







విజ్ఞానము

బాధ్యులు ఎవరు







సదాశివ సమారంభాం


గురు దక్షిణామూర్తి


గురు వేదవ్యాస మహర్షి


గురు శుక మహర్షి


గురు నారద మహర్షి


గురు వాల్మీకి మహర్షి


గురు శ్రీకృష్ణ

శంకరాచార్య మధ్యమాం


గురు దత్తాత్రేయ


గురు బాబాజీ


గురు గౌతమ బుద్ధ


గురు ఆదిశంకరాచార్య


గురు రామానుజాచార్యులు


గురు జ్ఞానేశ్వర్


గురు రవిదాస్


గురు కబీర్ దాస్


గురు చైతన్య మహా ప్రభువు

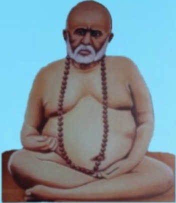

గురు నానక్


గురు రాఘవేంద్ర స్వామి


గురు వీరబ్రహ్మేంద్ర స్వామి


యోగి వేమన

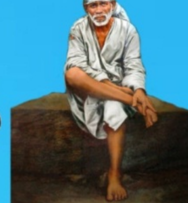
అస్మదాచార్య పర్యంతాం


గురు త్రైలింగ స్వామి


గురు లాహిరి మహాశయ


గురు రామకృష్ణ పరమహంస, అమ్మ శారదాదేవి


గురు వివేకానంద


గురు సాయి బాబా


గురు అరబిందో


గురు రమణ మహర్షి


గురు యోగానంద


గురు భక్తివేదాంత ప్రభుపాద


గురు మళయాళస్వామి


గురు విద్యాప్రకాశానందగిరి


గురు చంద్రశేఖర పరమాచార్య

వందే గురుపరంపరాం..





నన్ను "నేను" తెలుసుకోవటానికి

నన్ను "నేను" మార్చుకోవటానికి

"నేను" గా ఉండటానికి

మరియు అత్యుత్తమ జీవన విధానానికి

కావలసిన భక్తి,జ్ఞాన,కర్మ,ధర్మ సమాచారం ఒకేచోట తెలుగులో ఉచితంగా!

సాధారణంగా వేదాంతం తెలుసుకోవాలనే కోరిక వుంటుంది, కాని గ్రంధాలు అందుబాటులో లేవు. ఇంకొకరి దగ్గర గ్రంధాలు వుంటాయి, కాని జిజ్ఞాసువులకి ఎక్కడ ఉన్నవో తెలియదు. అలాగే కొన్ని లైబ్రరీ లో కొన్ని రకాల పుస్తకాలు మాత్రమే లభ్యం అవుతున్నాయి.కనుక తమవంతుగా భక్తి,జ్ఞాన ప్రచారార్థం మహానుభావులైన **వికాస ధాత్రి** వెబ్ సైట్ వారు ఉచితంగా విలువైన గ్రంధాలను ఆన్ లైన్ ద్వారా eBOOK(PDF) రూపంలో అందిస్తున్నారు. వారు చేస్తున్న జ్ఞాన యజ్ఞానికి సాయి రామ్ కూడా తమవంతుగా సహాయం చేసే కార్యక్రమంలో భాగంగా వారి గ్రంధాలను సాయి రామ్ ద్వారా కూడా అందచేస్తున్నాము, ఇందుకు మేము వారికి కృతజ్ఞత తెలియచేసుకుంటున్నాము. కనుక ప్రతి ఒక్కరు ఈ సదవకాశాన్ని సద్వినియోగం చేసుకోగలరు. ఇందుకు సహాయం చేసిన ఆర్కైవ్ వెబ్ సైట్(https://archive.org), గూగుల్ వెబ్ సైట్(https://www.google.co.in),మైక్రోసాఫ్ట్ సైట్(http://www.microsoft.com) వారికి కూడా మేము ఋణపడివున్నాము. సాయి రామ్ సేవక బృందం కోరుకొనేది ఒక్కటే, ప్రతి ఇల్లు ఆధ్యాత్మిక జ్ఞాన గ్రంధాలతో నిండిపోవాలన్నదే మా కోరిక.

ఈ గ్రంధాలను ఉచితంగా ఆన్ లైన్ లో చదువుటకు, దిగుమతి(డౌన్లోడ్) చేసుకొనుటకు గల మార్గాలు:

1) **వికాస ధాత్రి** వారి వెబ్ సైట్: http://www.vikasadhatri.org/
2) సాయి రామ్ వెబ్ సైట్: http://www.sairealattitudemanagement.org
3) సాయి రామ్ గూగుల్ సైట్: https://sites.google.com/site/sairealattitudemanagement
4) ఆర్కైవ్ వెబ్ సైట్: https://archive.org/details/SaiRealAttitudeManagement

ఈ జ్ఞాన యజ్ఞం పై గల సలహాలు,సూచనలకు సేవక బృందాన్ని సంప్రదించుటకు: sairealattitudemgt@gmail.com
సాయి రామ్ భక్తి,జ్ఞాన సమాచారం: https://www.facebook.com/SaiRealAttitudeManagement
సాయి రామ్ భక్తి,జ్ఞాన సంబంధ వీడియోలు: https://www.youtube.com/user/sairealattitudemgt

ఈ జ్ఞాన యజ్ఞంలో ప్రతి ఒక్కరు పాల్గొని, ఈ అవకాశాన్ని సద్వినియోగం చేసుకొని,మీరు సంతృప్తులైతే మరొక సాధకునికి, జిజ్ఞాసువులకు మార్గం చూపించగలరని ఆశిస్తున్నాము.

గమనిక: భక్తి,జ్ఞాన ప్రచారార్థం ఉచితంగా eBook రూపంలో **వికాస ధాత్రి** వెబ్ సైట్ వారు అందించటం జరిగింది. ఈ గ్రంధముపై వ్యాపార,ముద్రణ హక్కులు వారికి గలవు,కనుక వారిని సంప్రదించగలరు.

SaiRealAttitudeManagement(SAI RAM) - సాయి నిజ వ్యక్తిత్వ నిర్వహణ(సాయి రామ్)

* సర్వం శ్రీ సాయి నాథ పాద సమర్పణమస్తు *

వికాస ధాత్రి వారి వెబ్ సైట్:

http://www.vikasadhatri.org/

Vikasa Dhatri | :: Downl

www.vikasadhatri.org

Home | Novels | Poetry | Stories | Biography | Videos | About Us | Contact

Download Telugu Books Free

Vikasa Dhatri offered more than 160 Telugu eBooks for free download so far. Most of the books are in PDF. Some books are in Page Flip mode and these can be read online.

Read more

Swaparipalana

Article 243(A) of the Constitution of India has enabled the State Legislatures to empower Gram Sabha by endowing them with certain statutory powers. Sections 45, 161 and 192 of the APPR Act 1994 have entrusted certain specific functions to Panchayat Raj Institutions as mentioned in Annexure-I. Gram Sabha is a constitutional body and the nucleus of democratic power in the local governance system; it is the basic unit for village development and decentralised planning. Gram Sabha acts as a platform for peoples' participation, maintains surveillance of various development activities implemented in the village(s), raises issues relating to the village(s) concerned, and ensures transparency and accountability in the functioning of Panchayat Raj Institutions and line departments at the grassroots level.

Categories:

Act

Read more

Find us on Facebook

Vikasa Dhatri

Like

590 people like Vikasa Dhatri.

Facebook social plugin

సామాజిక సేవకు కార్పొరేట్ నిధులు ఏప్రిల్ 2014 నుంచి కార్పొరేట్ సోషల్ రెస్పాన్సిబిలిటీ క్రింద కొన్ని కంపెనీలు తప్పనిసరిగా సామాజిక సేవా కార్యక్రమాలు చేపట్టే విధంగా కంపెనీల చట్టంలో సవరణలను ప్రభుత్వం తీసుకువచ్చింది. దీని వలన 6000 నుంచి 8000 కంపెనీలు 20 వేల నుంచి 30 వేల కోట్ల రూపాయలను కార్పొరేట్ సోషల్ రెస్పాన్సిబిలిటీ క్రింద వ్యయం చేయనున్నాయి. సిఎస్ఆర్ నిధులను ఖర్చు చేసేందుకు అర్హమైన కార్యక్రమాలు, కంపెనీల పేర్లు, వెబ్‌సైట్ల వివరాలతో డిజిటల్ స్కూల్ రూపొందించిన ఎన్‌జిఓ ఫండింగ్ గైడ్ - 'సామాజిక సేవకు కార్పొరేట్ నిధులు'.

అతి విశిష్టం ఈ దానం!

"దానాలలోకెల్లా ఆధ్యాత్మిక విద్యాదానం చాలా శ్రేష్ఠమైంది! దాని తరువాతిది లౌకిక జ్ఞానదానం, ప్రాణదానం, అన్నదానం" అని వ్యాసమహర్షి చెప్పారు.

మన ఆధ్యాత్మిక జ్ఞానం భారతదేశ హద్దులలో నిలిచి పోకూడదు. లోకమంతటినీ ఆవరించాలి! ఇలా లోకవ్యాప్తమైన ధర్మప్రచారాన్ని మన పూర్వులు చేశారు. హైందవ వేదాంతం ఎన్నడూ ఈ దేశం దాటి పోలేదని చెప్పేవారూ, మతప్రచారార్థం తొలిసారిగా, పరదేశాలకు వెళ్ళిన సన్న్యాసిని నేనే అని చెప్పేవారూ, తమ జాతిచరిత్ర నెరుగని వారే! ఇలాంటి సంఘటనలు ఎన్నోసార్లు జరిగాయి. అవసరమైనప్పుడల్లా, భారతీయ ఆధ్యాత్మిక జ్ఞానప్రవాహం వెల్లువలా లోకాన్ని ముంచెత్తుతూ వచ్చింది.



రాజకీయ ప్రచారాన్ని రణగొణధ్వనులతో, యోధులతో సాగించవచ్చు. అగ్నిని కురిపించి, కత్తిని ఝళిపించి, లౌకిక జ్ఞానాన్నీ, సంఘనిర్మాణ విజ్ఞానాన్నీ విరివిగా ప్రచారం చేయవచ్చు. కానీ ఆధ్యాత్మిక జ్ఞానదానం కళ్ళకు కనిపించకుండా, చెవులకు వినిపించకుండా కురుస్తూ, రోజా పువ్వుల రాసుల్ని వికసింపజేసే మంచులాగా నిశ్శబ్దంగా జరగవలసి ఉంది. భారతదేశం నిరాడంబరంగా, లోకానికి మళ్ళీ మళ్ళీ చేస్తూ వచ్చిన దానమిదే!

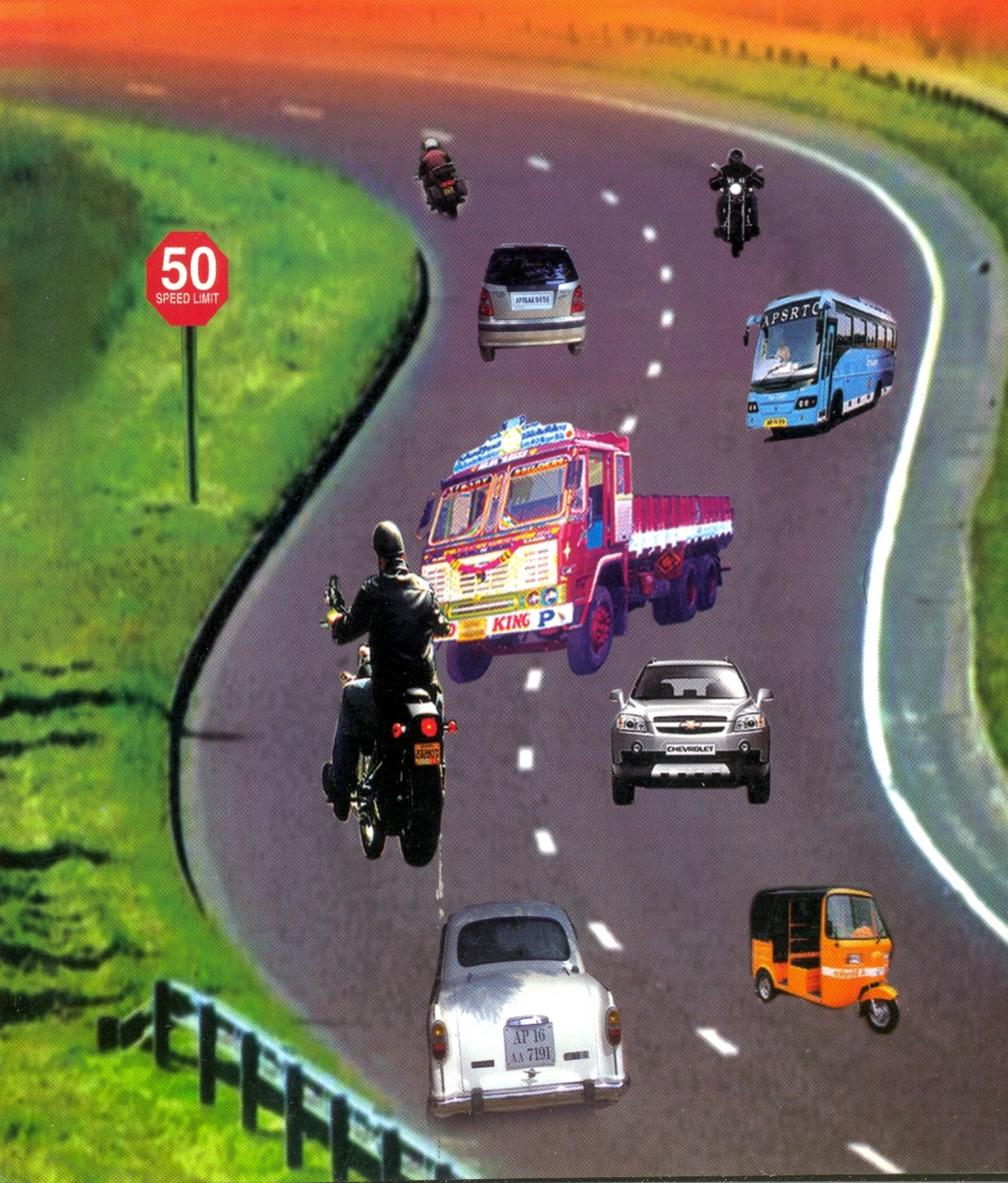
మిత్రులారా! నేను అవలంబించే విధానాన్ని తెలియజేస్తాను వినండి. భారతదేశంలోనూ, ఇతర దేశాల్లోనూ మన పారమార్థిక ధర్మాలను బోధించడానికి తగినవారుగా మన యువకుల్ని తయారు చేయడానికై భారతదేశంలో కొన్ని సంస్థలను నెలకొల్పాలి! ఇప్పుడు మనకు కావలసింది బలిష్ఠులు, ఐవసంపన్నులు, ఋజువర్తనులు, ఆత్మ విశ్వాసపరులు అయిన యువకులు. అలాంటి వారు నూరుమంది దొరికినా, ప్రపంచం పూర్తిగా పరివర్తన చెందగలుగుతుంది!!

ఇచ్ఛాశక్తి తక్కిన శక్తులన్నిటి కన్నా బలవత్తరమైంది. అది సాక్షాత్తూ భగవంతుని దగ్గరి నుండి వచ్చేదే కాబట్టి దాని ముందు తక్కినదంతా లొంగిపోవలసిందే. నిర్మలం, బలిష్ఠం అయిన 'ఇచ్ఛ' (సంకల్పం) సర్వశక్తిమంతమైంది. దానిలో మీకు విశ్వాసం లేదా? ఉంటే మీ మతంలోని మహోన్నత ధర్మాలను ప్రపంచానికి బోధించడానికై కంకణం కట్టుకోండి. ప్రపంచం ఆ ధర్మాల కోసమై ఎదురుచూస్తోంది. అనేక శతాబ్దాలుగా ప్రజలకు క్షుద్రసిద్ధాంతాలు నేర్పడం జరిగింది. వారు వ్యర్థులని ప్రపంచమంతటా బోధలు జరిగాయి. ఎన్నో శతాబ్దాల నుండి వారు ఈ బోధనల వల్ల భయభ్రాంతులై, పశుప్రాయులైపోతున్నారు. తాము ఆత్మస్వరూపులమనే మాటను వినడానికైనా వారెన్నడూ నోచుకోలేదు. "నీచాతినీచుడిలో కూడా ఆత్మ ఉంది. అది అమృతం, పరమ పవిత్రం, సర్వశక్తిమంతం, సర్వవ్యాపకమైనది" అని వారికి ఆత్మను గురించి చెప్పండి. వారికి ఆత్మవిశ్వాసాన్ని ప్రసాదించండి. ❖

మూలం: శ్రీ రామకృష్ణ ప్రభ - ఫిబ్రవరి 2014


వికాస ధాత్రి

బాధ్యులు ? ఎవరు



రోడ్డు ప్రమాదాల పై అవగాహన కలిగించడానికి వెలువడిన మొట్టమొదటి పుస్తకం



అంకితం



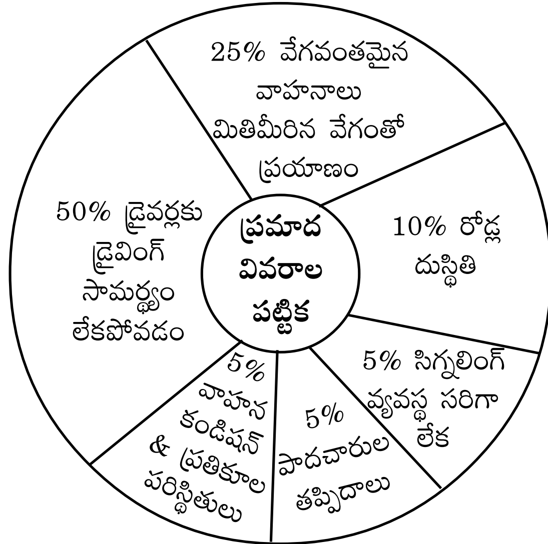
రోడ్డు ప్రమాదంలో అసువులు బాసిన ప్రతి ఒక్కరికి నా ఈ చిన్ని పుస్తకం అంకితం

ఈ పుస్తకం యువతను, ప్రజలను రోడ్డు ప్రమాదాల యెడల చైతన్యపరచటానికి ఉద్దేశించినది.

రచయిత్రి : **చిగురుపాటి విమల, M.A.**
సుధీక్షణ్ తల్లి మరియు
అధ్యక్ష స్థాపకులు : **సుధీక్షణ్ ఫౌండేషన్**
కంకిపాడు, విజయవాడ, ఆంధ్రప్రదేశ్. సెల్ : **99083 44333**

ఈ ఘోర రోడ్డు ప్రమాదాలకు బాధ్యులు ఎవరు ?

ఇనుపముక్కలతో ప్రజల నుదుటి రాతలు రాస్తున్న బ్రహ్మదేవుడా ?
రాకెట్లలా దూసుకు పోయే వాహనాలను తయారు చేస్తున్న కంపెనీలా ?
నియంత్రించలేని వ్యవస్థా ? స్పందించని సమాజమా ?
వాహనాలు అమ్మేవారా ? కొనేవారా ? నిర్లక్ష్యంగా నడిపేవారా ?
బాధ్యులు ఎవరైనా దాని ఫలితాన్ని అనుభవించేది తల్లిదండ్రులే !



ఈ ప్రమాదాల శాతం పట్టిక ఏ అధికారిక లెక్కలకు సంబంధించినది కాదు. గత సంవత్సర కాలం నుండి ఈ పుస్తక రచయిత్రి తన అధ్యయనం ద్వారా వేసిన అంచనా.

First Edition : December, 2007

వెల : రూ॥ 30/-
ప్రతులు : 5,000

విషయ సూచిక

ఓ మాతృహృదయపు ఆవేదన

"ఒక అద్భుత శక్తి ప్రత్యక్షమై ప్రపంచంలోని ఐశ్వర్యాన్ని, అధికారాన్ని, భోగభాగ్యాలను ఒక వైపున ఉంచి, కడుపేదరికాన్ని, కన్నబిడ్డను ఒక వైపున పెట్టి నీకు ఏమి కావాలో కోరుకోమంటే ఆ మాతృమూర్తి హృదయం కన్న బిడ్డనే కోరుకుంటుంది కాని అష్టైశ్వర్యాలను, భోగభాగ్యాలను కాదు".

నవ మాసాలు మోసి తన ఊపిరినే ఆయువుగా పంచి బిడ్డకు జన్మనిస్తుంది తల్లి. తన జీవిత సర్వస్వం, తన ఆశలకు మూలం తన బిడ్డేనని ఆ తల్లి మనస్సు మురిసిపోతుంది. అటువంటి తల్లి తన తోడు దూరమైనా, తోబుట్టువులు, తల్లిదండ్రులు, బంధుమిత్రులు, స్నేహితులు ఎవరు దూరమైనా తట్టుకోగల్గుతుంది కాని అంచెలంచెలుగా ఎదుగుతూ తన కలల పంటగా చేతికి అంది వచ్చిన బిడ్డను విధి కన్నెర్ర చేసి, పొంచి ఉన్న మృత్యువు కాలనాగులాగా కాటేసిన క్షణం, నవ్వుతూ బయటకు వెళ్ళిన తన నిలువెత్తు సజీవఫలమైన బిడ్డ నిర్జీవమై తిరిగి వస్తే ఆ తల్లి గుండె ముక్కలైపోతుంది. ఈ ప్రపంచమే శూన్యమని రోదిస్తుంది. ఇటువంటి బాధను భరించటం ఎవరి తరం... ?

ప్రతి తల్లిదండ్రులు తమ బిడ్డలు తమలా కష్టపడకూడదని, మంచి చదువులు చదివి తమ కంటే ఉన్నత స్థితిలో ఉండాలని కోరుకుంటారు. అంతేగాక వయస్సు మళ్ళిన తరువాత తమ బిడ్డలు తమకు ఆసరాగా ఉండాలని, వారి సమక్షంలో తాము తనువు చాలించాలని, తమ కర్మకాండలు తమ బిడ్డలు చేయాలని మనసా వాచా కోరుకుంటారు. కాని నేడు యాక్సిడెంట్ల ఫలితంగా తమ బిడ్డలకే కర్మకాండలు చేస్తున్న నాలాంటి తల్లిదండ్రులు కోకొల్లలు. రాకెట్లలా దూసుకుపోయే వాహనాల వలన ప్రస్తుత సమాజంలో అకాల మరణాలు పెరిగిపోయాయి. చితి మరణించిన వారిని దహించి వేస్తే, చింత బ్రతికున్న వారిని దహించి వేస్తుంది. ఈ దహనకాండలో దహించుకు పోతున్న నాలాంటి మాతృహృదయాలు ఎన్నో... !

అనునిత్యం జరిగే రోడ్డు ప్రమాదాల వార్తలను పత్రికల ద్వారా తెలుసుకుని అయ్యోపాపం ఆ బిడ్డను కన్న తల్లి ఎంత క్షోభిస్తుందో అనుకునే దాన్ని, అదే శోకం నా వెనకాలే పొంచి ఉన్నదని నేనెప్పుడు అనుకోలేదు.

జీవితమంతా సమస్యలమయంతో నరకయాతన అనుభవించిన నేను నాకు బిడ్డే సర్వస్వం అని పెంచాను. చీకటి తర్వాత వెలుగు, కష్టాల తర్వాత సుఖం లభిస్తుందని అంటారు. అందుకే భగవంతుడు చాలా గొప్పవాడు, ఇంత యోగ్యుడైన మంచి కొడుకును నాకు ఇచ్చి మేలు చేశాడని, నా కష్టాలన్నీ తీరాయని, కొడుకు చేతికి అంది వచ్చాడని ముచ్చట పడుతుంటే అది మూన్నాళ్ళ ముచ్చటే అవుతుందని, తీరని శోకం మిగులుతుందని నేను అనుకోలేదు. ప్రపంచంలో ఎన్ని కోట్ల జనం ఉన్నా కన్నతల్లికి మాత్రం తన బిడ్డలే దిక్కు. ఉన్న ఇద్దరు బిడ్డలలో ప్రమాదాలలో ఒకరిని పోగొట్టుకుని సగం గ్రుడ్డి వారిగా బ్రతుకుతున్న వారు కొందరైతే, ఉన్న ఇద్దరు బిడ్డలను పోగొట్టుకుని పూర్తిగా గ్రుడ్డివారు అవుతున్న వారు మరికొందరు. కళ్ళుండి కూడా ప్రపంచం అంధకారంగా కనిపిస్తుంటే ఆర్తనాదాలతో అలమటిస్తున్న నాలాంటి తల్లులకు ఓదార్పు ఎవరు ? ఈ సమాజం కన్న తల్లుల కన్నీటితో తడిసిపోవాల్సిందేనా ...!

ది. 18-8-1986 నా జీవితంలో ఒక గొప్ప ఆనందకరమైన రోజు. ప్రపంచాన్ని జయించినంత సంబర పడ్డాను. అదే నా బిడ్డ పుట్టిన రోజు. 20 సంవత్సరాలు నాతో గడిపి, వీడలేని బంధాన్ని పెనవేసుకుని జీవిస్తుండగా అత్యంత దురదృష్టకరమైన రోజు రానే వచ్చింది. అది నా బిడ్డను రోడ్డు ప్రమాదం కబళించిన రోజు. నా జీవితం అంధకారం అయిన రోజు, జీవచ్ఛవంలా బ్రతకటం ప్రారంభించిన రోజు. కళ్ళున్నా ఎటుచూసినా అంధకారమే కనిపించటం ప్రారంభమైన రోజు, సమాజంలో ఉన్నా అరణ్యంలోనే ఉన్నట్టుగా అలమటించటం ప్రారంభమైన రోజు. నవంబరు 3, 2006న నా బిడ్డ ప్రమాదానికిగురైన నాటి నుండి అమ్మ కోసం 6 రోజులు మృత్యువుతో పోరాడి ఓడిపోయి నవంబరు 8, 2006న నన్ను ఈ ప్రపంచంలో ఒంటరిగా వదిలి వేశాడు. సజీవంగా నవ్వుతూ వెళ్ళి 11 గంటలకు మళ్ళీ తిరిగి వస్తానని చెప్పి నిర్జీవంగా అంబులెన్సులో తిరిగి వస్తే నా మనోఫలకంపై ముద్రపడిన ఆ దృశ్యం అనుక్షణం గుర్తుకు వస్తుంటే గుండె బద్దలై పోతుంది. చెయ్యని నేరానికి శిక్షగా జీవన సాఫల్యం నెరవేరకుండానే నా ఆణిముత్యం నేలరాలిపోయింది. ఆరోజు ఎప్పటిలాగా ప్రొద్దుటే లేచి పనులన్నీ చక్కబెట్టుకుని కంప్యూటర్ క్లాసుకు వెళ్ళివస్తానని చెప్పి 8-30 గంటలకు ఇంటి దగ్గర బయలు దేరాడు. నవ్వుతూ వెళుతున్న బిడ్డను ఇంటి గేటు వరకు వచ్చి

సాగనంపాను. అదే ఆఖరిగా సాగనంపటం అని, దారిలోనే మృత్యువు యాక్సిడెంట్ రూపంలో పొంచి ఉన్నదని నేననుకోలేదు. గిర్రున తిరిగే కాలచక్రంలో ఎన్ని 11-00 గంటలు గడిచిపోయాయో. నా బిడ్డ తిరిగిరాలేనంత దూర లోకాలకు వెళ్ళాడని తెలిసాక నా ఒక్కగానొక్క కొడుకు కర్మకాండలు నేను చేయిస్తున్నాను. భగవంతుడా ! నా కర్మకాండలు ఎవరితో చేయిస్తావని శూన్యంలోకి చూస్తూ రోదిస్తున్నాను.

నా బిడ్డ ! నా ఇంటి పునాది, వంశోద్ధారకుడు, మా ఇంటి కంటి వెలుగు. ఎల్లప్పుడూ చిరునవ్వులు చిందే దీపం ఆరిపోవడానికి కారణం ఎవరు ....? అమ్మంటే ప్రాణంగా చూసేవాడు. అమ్మనే కాదు స్కూల్ విద్యార్థులను, వారి తల్లిదండ్రులను, టీచర్లను ఎవరినైనా ఎంతో ఆప్యాయంగా, వినయంగా పలుకరించి అందరి హృదయాల్లోనూ చెరగని ముద్ర వేశాడు. భగవంతుడు ఉన్నాడో లేడో నాకు తెలియదు. ఉంటే మాత్రం నేను మొరపెట్టుకునేది ఒక్కటే. ఇక నుండి అయినా ఏ తల్లికి ఇటువంటి గర్భశోకం కలిగించవద్దు అని దీన వదనంతో వేడుకుంటున్నాను. యోగ్యుడు, బుద్ధిమంతుడు, సంస్కారవంతుడు అయి చీమకు కూడా హాని చెయ్యని నా బిడ్డకు ఎందుకిలా జరిగింది అని అనుక్షణం వేధించి వేసారబెడుతున్న నా ప్రశ్నకు నేను జీవించి ఉన్నంత కాలం ప్రశ్నించుకున్నా జవాబు లేదని తెలిసినా ఆగని ఈ మనస్సు నాకు భగవంతుడు ఎందుకు ఇంత పెద్ద శిక్ష విధించాడని ఆవేదనతో రోదిస్తుంది. ఎప్పుడూ సమాజ సేవ వైపు నా మనసు మళ్ళేది. తరచూ మా అబ్బాయితో నాన్నా...! నా శేషజీవితం సమాజసేవలో గడపాలని ఉంది. నువ్వు నేను నిర్వహించే స్కూలు బాధ్యతలు త్వరగా చేపట్టి నాకు ఆ అవకాశం కల్పించాలి అనేదాన్ని. తొందర పడకు నీ కోరిక త్వరలోనే తీరుతుంది అనేవాడు. నా బాధ్యతలు తను చేపట్టి నన్ను విముక్తురాలిని చేస్తాడు అనుకున్నాను గాని నా బిడ్డ మరణం ద్వారా ఈవిధంగా సమాజ సేవా కార్యక్రమాలు చేస్తానని నేనూహించలేదు. కాలేజీలు వదిలే సమయానికి కాలేజీ బయట వేచి ఉంటాను. మా అబ్బాయి వయసున్న వారిని చూడాలని ఏదో తెలియని ఆవేదన. వచ్చే అబ్బాయిలలో ఎవరైనా మా అబ్బాయి పోలికలున్న వారు కనిపిస్తారేమోనని ఆర్తిగా ఎదురు చూస్తూ ఉంటాను. మా అబ్బాయి పోలికలు ఉన్న అబ్బాయిలు కనపడకపోగా, ఒక్కో బైకు మీద

ముగ్గురేసి అబ్బాయిలు స్పీడుగా ఉరకలు వేస్తూ పరుగులు తీయడం కనిపిస్తుంది. నాలాంటి తల్లుల బాధలు చూసి అయినా ఈ కుర్రకారు జోరు ఎందుకు తగ్గించరని వీళ్ళకు అర్థమయ్యే రీతిలో ఎలా చెప్పాలా అని వ్యథ చెందుతాను. చక్కగా ఒక్కడే ఎడమ వైపు నుండి హెల్మెట్ ధరించి బైకుపై వెళ్ళే నెమ్మదస్తుడు అయిన సుధీక్షణ్‌కే ఈ ప్రమాదం జరిగినప్పుడు ఇలా అల్లరి చేస్తూ వెళ్ళే కుర్రకారు పరిస్థితి ఏమిటి? అని చింతిస్తుంటాను.

అతి చిన్న వయస్సులోనే నా స్వంత స్కూలు నిర్వహణలో నాకు చేదోడు వాదోడుగా సహకరిస్తూ మంచి నడవడిక, సహృదయం కలిగి అందరి మన్ననలు పొంది భవిష్యత్తు గురించి ఎన్నో కలలు కన్న నా సుధీక్షణ్ చెయ్యని నేరానికి బలైయ్యాడు. నా చిరంజీవి మంచితనాన్ని, ఆశయాలను నెరవేర్చడం కోసం సుధీక్షణ్ ఫౌండేషన్‌ను ఏర్పాటు చేయడం జరిగింది. ఈ ఫౌండేషన్ ద్వారా అనేక మంచి కార్యక్రమాలను చేయాలని తద్వారా చిరంజీవి సుధీక్షణ్ మంచి పనులలో ఎల్లప్పుడూ జీవించి ఉండాలని, ఎంతో ఉజ్వల భవిష్యత్తు గల సుధీక్షణ్ జీవితం అర్థాంతరంగా ముగిసిపోవడం పదిమందికి కనువిప్పు కలిగించి ప్రజలలో రోడ్డు ప్రమాదాల పట్ల అప్రమత్తంగా ఉండాలనే చైతన్యం తీసుకురావాలని ప్రయత్నిస్తున్నాను. ఏ తల్లి నాలా శోకించకూడదని, అప్రమత్తతతో వ్యవహరిస్తారని, యువత అర్థం చేసుకుని మెలుగుతారని ఆశిస్తున్నాను. మనం ఎంత జాగ్రత్తగా ఉన్నా ఎదుటి వారి నుండి కూడా ప్రమాదం ఎప్పుడూ పొంచి ఉంటుందని, అప్రమత్తంగా ఉండాలని తెలియజేస్తున్నాను. నేను చేసే ఈ చిన్న ప్రయత్నం సముద్రంలోని నీటి బిందువులాంటిది. సముద్రంలో ఒక నీటి బిందువును వేసినా పెరగదు, ఒక నీటి బిందువును తీసినా తరగదు. అయినా నా బాధ కొంతమందికైనా స్ఫూర్తిని కలిగిస్తుందని లక్షల్లో ఒకరైనా నా ఈ బాధను అర్థం చేసుకుని జాగ్రత్తలు పాటిస్తే నా కృషి ఫలించి నా జన్మ ధన్యం అవుతుందని భావిస్తున్నాను.

- చిగురుపాటి విమల

... అందరూ సుఖశాంతులతో జీవించాలి ...

చి॥ చిగురుపాటి సుధీక్షణ్



జననం
18-8-1986

మరణం
8-11-2006

సుధీక్షణ్ నీవు కారణజన్ముడివి !
సామాజిక చైతన్యానికి నాందివి !
నీవు యువతరానికి స్ఫూర్తివి !
భువి నుండి దివికేగిన ధృవతారవి !

రోడ్డు ప్రమాదంలో అసువులు బాసిన యువరత్నం

చిగురుపాటి సుధీక్షణ్ 18-8-1986 కృష్ణాజిల్లా, విజయవాడలో జన్మించినాడు. చిన్నతనం నుండే మంచి ఆలోచన, మేధావి లక్షణాలు కలిగిన సౌమ్యుడు, వినయశీలుడు, జాలిహృదయం కల్గిన వాడు. చిన్న వయస్సు నుండే ఆపదలో ఉన్న వారిని వెంటనే ఆదుకునేవాడు. తన మంచితనం, నడవడిక ద్వారా అతి చిన్న వయస్సులోనే అందరి మన్ననలను పొందాడు. ఆ కుటుంబం యొక్క ఏకైక వంశోద్ధారకుడు, తల్లి నిర్వహించే విద్యాసంస్థకు ఏకైక వారసుడు. తల్లి నిర్వహించే విద్యాసంస్థలోనే తన సోదరితో పాటే 10వ తరగతి పూర్తి చేసిన తరువాత విజయవాడలో ఒక ప్రైవేట్ కాలేజీలో ఇంటర్మీడియట్ ఎడ్యుకేషన్ పూర్తి చేశాడు. చిన్నతనం నుండి కంప్యూటర్‌పై మంచి ఆసక్తి కలిగిన సుధీక్షణ్ కంప్యూటర్ సైన్స్‌లో గ్రాడ్యుయేషన్ పూర్తి చేశాడు. డిగ్రీ చదువుతున్న సమయం నుండి తల్లికి స్కూలు నిర్వహణలో ఎంతో సహకరించడమే కాకుండా స్కూలులోని విద్యార్థులకు కంప్యూటర్ పై శిక్షణ ఇచ్చేవాడు.

కంప్యూటర్‌పై విపరీతమైన మక్కువకల్గిన సుధీక్షణ్ మంచి సాఫ్ట్‌వేర్ ప్రోగ్రామర్ కావాలని, భవిష్యత్‌లో మంచి సాఫ్ట్‌వేర్ కంపెనీ స్థాపించాలనీ కలలు కనేవాడు. కంప్యూటర్ సైన్సులో పి.జి. చేయాలని, మంచి కాలేజీలో సీటు సంపాదించాలని పి.జి. ఎంట్రన్స్‌కు ప్రిపేర్ అవుతున్నాడు. తనకున్న కంప్యూటర్ పరిజ్ఞానం చాలదని, విజయవాడలోని ఒక పెద్ద కంప్యూటర్ సంస్థలో జాయిన్ అవుతానని తల్లిని కోరాడు. 20 రోజుల వరకు తల్లి ఒప్పుకోలేదు. బిడ్డ మనస్సు బాధపడుతుందని కడకు బస్‌పాస్ తీసుకువెళ్ళమని చెప్పటం జరిగింది. బస్‌స్టాప్ నుండి ఇనిస్టిట్యూట్ చాలా దూరమని చెప్పాడు. అయితే కారులో వెళ్ళమని తల్లి చెప్పింది. పార్కింగ్ సమస్య ఉంటుందని చెప్పాడు.ఏది చేసినా తల్లిని ఒప్పించి తనదారిలోకి తెచ్చుకోవడం సుధీక్షణ్‌కు మొదటి నుండి అలవాటు.సొంత కంప్యూటర్ కలిగి, ఎంతో ప్రావీణ్యం ఉన్నా ఇంకా ఏదో నేర్చుకోవాలి అని తపించేవాడు.

చివరకు 20 రోజుల తర్జనభర్జనల తరువాత నవంబరు 1వ తేదీన కంప్యూటర్ ఇనిస్టిట్యూట్‌లో జాయిన్ అయ్యాడు. సుధీక్షణ్ నెమ్మదస్తుడు, వినయశీలుడు అనే నమ్మకంతోనే మోటారు బైక్ మీద వెళ్ళుతుంటే భయపడుతూనే వద్దనలేక పోయింది తల్లి. ది. 3-11-2006వ తేదీన శుక్రవారం ఉదయం 5-00 గంటలకు నిద్రలేచి ఎప్పటిలానే వ్యాయామశాలకు వెళ్ళి, 7 గంటలకు ఇంటికి తిరిగి వచ్చాడు. టిఫిన్ చేస్తూనే తల్లితో ఎన్నో భవిష్యత్ ప్రణాళికలను గూర్చి చెబుతూ సాఫ్ట్‌వేర్ సంస్థకు సహకరించాలని కోరాడు. దానికి తల్లి నా తరువాత నీవు ఈ స్కూలు బాధ్యతలు నిర్వహించాలని చెబితే, సామర్థ్యం ఉంటే ఎన్ని సంస్థలైనా నిర్వహించవచ్చు అని నవ్వుతూ సమాధానం చెప్పాడు. హెల్మెట్ ధరించనిదే బైక్‌పై ఎక్కడికి వెళ్ళేవాడు కాదు. ఐ.యస్.ఐ. మార్కు కల్గిన హెల్మెట్‌ను ధరించి 11 గంటలకు తిరిగి వస్తాను అని చెబుతూ చలాకీగా బయటకు వచ్చాడు. తల్లి గేటు వరకు వచ్చి సాగనంపింది. అదే ఆఖరి బంధం అని వాళ్ళిద్దరూ ఊహించలేదు. దారిలోనే మృత్యువు పొంచి ఉన్నదని సుధీక్షణ్ కూడా ఊహించలేదు.

కంకిపాడు నుండి బయలుదేరిన సుధీక్షణ్ 9 గంటల సమయంలో కానూరు ఇంజినీరింగ్ కాలేజి దగ్గరకు వచ్చేసరికి చాలా దూరం నుండి ప్రయాణిస్తూ వస్తున్న ఒక లారీ చిన్న కారును ఓవర్‌టేక్ చేస్తూ ఎడమవైపు నుండి వంటరిగా వెళ్ళుతున్న సుధీక్షణ్‌ను ఢీకొట్టడం జరిగింది. లారీ డ్రైవర్ ప్రమాదం చేసిన వెంటనే లారీనీ అక్కడే వదిలి పారిపోయాడు. లారీ తాకిడికి ఒంటి మీద గాయాలు ఎక్కడా తగలకపోయినప్పటికీ, హెల్మెట్ ధరించి ఉన్నప్పటికీ కూడా తలకు అంతర్గత గాయం తగిలి నడిరోడ్డుపై అచేతనావస్థలో పడిపోయాడు. రోడ్డు మీద జనం రద్దీగా ఉండే సమయం అయినప్పటికీ జనం చుట్టూ మూగారే కానీ, వెంటనే హాస్పిటల్‌కి తీసుకువెళ్ళటానికి ఎవరూ సాహసించలేదు.

కొంత ఆలస్యం తరువాత అటుగా వస్తున్న పోలీసు రక్షణదళం వారు సంఘటనను చూసి వెంటనే అప్రమత్తమై దగ్గరలో ఉన్న ఒక కార్పొరేట్ హాస్పిటల్‌లో జాయిన్ చేశారు. హాస్పిటల్ వారు కూడా తక్షణమే వైద్యం ప్రారంభించలేదు. వీరు డబ్బు కట్టగల్గినవారో లేదో అని తల్లి వెళ్ళేవరకు వేచి ఉన్నారు. కబురు అందుకుని తల్లి అక్కడకు చేరటానికి ఎంత తొందరగా బయలుదేరినప్పటికీ ఆ భయంలో కొంత సమయం పట్టింది. వెళ్ళి డబ్బు కట్టిన తరువాత వైద్యం ప్రారంభించారు. డబ్బుకు ఉన్న విలువ ప్రాణానికి లేదు. ఇదే “మన భారతీయుల స్వార్థం, బలహీనత”.

ఒంటి మీద గాయాలు ఎక్కడా లేకపోయినప్పటికీ, హెల్మెట్ ధరించి ఉన్నప్పటికీ తలకు అంతర్గత గాయం తగిలింది అని చెప్పారు. ఆలస్యం అయిందని అందువల్ల కొద్దిగా లోపల రక్తం గడ్డకట్టిందని ఆపరేషన్ చెయ్యాలని సి.టి. స్కాన్ తీయించారు. చిన్న డాక్టరు గారు పెద్ద డాక్టరు గారికి ఫోనులో చెప్పటం. ఈ ఫోను వైద్యంలో పెద్ద డాక్టరు గారు పేషెంట్‌కి వెంటనే తలవెంట్రుకలను తీయించమని వెంటనే వచ్చి ఆపరేషన్ చేస్తానని చెప్పారు.

హాస్పిటల్ వారు భారీ మొత్తంలో డబ్బు కట్టించుకున్నారు. తల వెంట్రుకలు తీయించిన తర్వాత ఫోను డాక్టరు గారు వచ్చారు. వచ్చి సి.టి.

స్కాన్ చిన్న డాక్టరు గారు సరిగా చూడలేదని, ఆపరేషన్ అవసరం లేదని చెప్పారు. ముందు 24 గంటలు అన్నా, తరువాత 48 గంటలు అన్నారు. నాలుగు రోజులు అయిపోయిందని ప్రాణాపాయ స్థితి తప్పిందని చెప్పారు. లక్షలు గుంజారు, కోలుకుంటున్నాడని తల్లి సంబర పడిన సమయంలో 5వ రోజు రాత్రి పరిస్థితి తారుమారు అయ్యింది. ఏం జరిగిందో ఆ సృష్టించిన భగవంతుడికే తెలియాలి. ఆరవ రోజున అంటే 8-11-2006న సుధీక్షణ్ కన్ను మూసాడు.

పుట్టిన దగ్గరి నుండి ఏ ఒక్కరోజు తల్లిని విడిచి ఉండని సుధీక్షణ్ తను అమితంగా ప్రేమించే తల్లిని ఒంటరిగా వదిలి తిరిగి రాని లోకాలకు వెళ్ళాడు. ఈ విధంగా ఒక ఆణిముత్యం నేలరాలిపోయింది. ఇది ఎవరి తప్పు ...? ఈ సంఘటనతో చలించిపోయిన తల్లి యాక్సిడెంట్స్ విషయంలో ప్రజలు ఎందుకు స్పందించటం లేదని ఆలోచించింది.

సుధీక్షణ్ ఎర్రటి మేని రంగు ఛాయతో 5.8 అడుగుల ఎత్తుతో మంచి నడవడికతో ప్రసన్నంగా గంభీరవదనంతో చూపరులను ఇట్టే ఆకట్టుకునే చూడచక్కని ఆకారంతో ఆకర్షణగా ఉండేవాడు. సుధీక్షణ్ శివభక్తుడు. ప్రతి సోమవారం ఉదయాన్నే శివాలయానికి వెళ్ళి శివుని పూజలు చేసి వచ్చేవాడు. ఆ శివుడికి కూడా ఈ అమాయకుని మీద జాలి లేకపోయింది.

ప్రజలను ప్రమాదాల ఎడల అప్రమత్తం చేయాలని, చైతన్య పరచాలని 18-11-2006న అనగా 10వ రోజునే తన కుమారుని పేరున సుధీక్షణ్ ఫౌండేషన్ ఏర్పాటు చేయడం జరిగింది. చిన్న వయస్సులోనే ఎన్నో ఆశయాలు కల్గిన సుధీక్షణ్ జీవిత ఆశయాలు నెరవేరకుండానే తన జీవితం అనుకోని రీతిలో, అర్థాంతరంగా ముగిసిపోయింది. తన కుమారుని ఆశయాలను నెరవేర్చాలని ఈ ఫౌండేషన్ ద్వారా అనేక మంచి కార్యక్రమాలను చేబట్టి చిరునవ్వులను యువతలో చూసి ఆనందించాలని ఆ తల్లి కోరుకుంటుంది.



తల్లిదండ్రులకు విజ్ఞప్తి

అనునిత్యం ఏ రోడ్డుపై చూసినా ప్రమాదాలు జరుగుచున్నాయన్న సత్యం మీకు తెలిసినదే. ముక్కుపచ్చలారని పసిబిడ్డల నుండి ముసలి వారు సైతం వీటి బారిన పడుతున్నారు. బయటకు వెళ్ళడమే పాపమైనట్లుగా స్కూల్స్‌కు వెళ్ళే విద్యార్థులు సైతం ఈ ప్రమాదాలలో చిక్కుకుంటున్నారు. రోడ్డు ప్రమాదాలలో 10 శాతం చిన్నారులదే. కాలేజీలకు వెళ్ళే యువతకు జరిగే ప్రమాదాల గురించి చెప్పనక్కరలేదు. ప్రమాదాలలో బలియవుతున్నది 18-25 సంవత్సరాల వయస్సు వారే ఎక్కువ.

అన్నీ తెలిసిన తల్లిదండ్రులు కూడా నేడు చిన్నపిల్లలను స్వేచ్ఛగా ఉండ నివ్వడం లేదు. 3 సంIIరాలు నిండకుండానే కాన్వెంట్లలో చేర్పిస్తూ అప్పటి నుండే వారిని ఐ.ఎ.ఎస్., ఐ.పి.ఎస్., డాక్టర్లు, ఇంజినీర్లు కావాలని తలపోస్తూ వారి బాల్యాన్ని చిదిమేస్తున్నారు. ఆటోలలోను, బస్సుల్లోను సుదూర ప్రాంతాలకు స్కూళ్ళకు పంపటం వల్ల వయస్సుకు మించిన అలసటకు వారిని గురిచేస్తున్నారు.

నేటి తల్లిదండ్రులు తమ బిడ్డలతో రోజూ కనీసం ఒక అర్థగంట గడపలేని స్థితిలో ఉన్నారు. మన సంపాదన ఎవరి కోసం ? మన బిడ్డల కోసమే కదా! అటువంటి బిడ్డల క్షేమమే నేడు ప్రశ్నార్థకమైనపుడు అసలు తీరుబడి లేకుండా ఆరాటపడటానికి అర్థమేముంది ? నిద్ర లేవటంతోనే ట్యూషన్, తరువాత స్కూలు, సాయంత్రం అలసి ఇంటికి వస్తే ప్రత్యేక ట్యూషన్లు అంటూ వారి స్వేచ్ఛను హరిస్తున్నారు.

తల్లిదండ్రులలో శ్రద్ధ పిల్లలలో సహజసిద్ధమైన తెలివితేటలు ఉంటే వారు ఏ స్కూల్లో చదివినా రాణిస్తారు, ఉన్నతస్థాయికి చేరుకుంటారు. నేడు తల్లిదండ్రులు తమ పిల్లలు కాన్వెంట్సులోను, కార్పోరేట్ కళాశాలలలోను చదివితేనే గొప్పవారవుతారని తలపోస్తున్నారు.

మన జాతికి దిశానిర్దేశాలు చూపిన మన కె.ఎల్. రావు గారు, మోక్షగుండం విశ్వేశ్వరయ్య గారు, మాజీ రాష్ట్రపతి ఎ.పి.జె. అబ్దుల్ కలాం గారు ఏ కాన్వెంట్లలో, కార్పోరేట్ కళాశాలల్లో చదివి గొప్పవారయ్యారు. వారు చదివింది

కేవలం వీధి బడులలోను, ప్రభుత్వ కళాశాలల్లోనే. కాన్వెంట్లు, కార్పోరేట్ కళాశాలల్లో చదివితేనే గొప్పవారవుతారనేది కేవలం అపోహ మాత్రమే.

నేడు రోడ్డు మీదకు వెళ్ళాలంటే హడలు పుడుతోంది. స్కూలు బస్సులు, స్కూలు ఆటోలు కిక్కిరిసిన పిల్లలతో చేస్తున్న ప్రమాదాలకు కొదవే లేదు. ఈ పరిస్థితులలో మీ పిల్లలను కాపాడుకోవలసిన బాధ్యత మీ మీద ఎంతో ఉంది. భద్రత లేని విధంగా ఎక్కువ మందిని ఒకే వాహనంలో కూరి పంపడంలాంటివి ఏమాత్రం చేయరాదు. అసలు స్కూలు ప్రయాణం అర్థగంటలోపే ఉండాలన్నది అంతర్జాతీయ ప్రమాణమన్న అంశం మనలో ఎంతమందికి తెలుసు.

బిడ్డలను స్కూళ్ళకు పంపడంలో ఎంత జాగ్రత్త వహించాలో, పెరిగిన బిడ్డలను కాలేజీలకు పంపినపుడు కూడా అంతే శ్రద్ధ, జాగ్రత్తలు వహించాలి. వారికి అన్ని జాగ్రత్తలు చెప్పిన తరువాతే బయటకు పంపాలి.

నేను ఇదంతా ఎంత ఆర్తితో, ఆవేదనతో చెబుతున్నానో అర్థం చేసుకోండి. నేను ఇవన్నీ అనుభవం ద్వారా చెప్పటం లేదు. అనుభవించి చెబుతున్నాను. మీరు అర్థం చేసుకుంటే నా కృషి ఫలించినట్లే.

- రచయిత్రి

చేయని నేరానికి శిక్ష



ప్రమాదాలు, ప్రమాదాలు, ప్రమాదాలు.... పేపరు చూస్తే ప్రమాదాల వార్తలు, టి.వి. చూస్తే అవే వార్తలు, బయటకు వెళ్తే అవే వార్తలు. ఏ రోజూ ఈ వార్తలేని పేపరు గాని, టి.వి. న్యూస్ గాని లేదు. పగలు, రాత్రి ఎటు విన్నా ఈ వార్తలే. కొన్ని దేశాలలో తక్కువగా ఉంటే, ఇవి భారతదేశంలో విలయతాండవం చేస్తున్నాయి. ప్రపంచ వ్యాప్తంగా విస్తృతరూపం దాలుస్తున్న ఈ మృత్యురాక్షసిని నియంత్రించేది ఎవరు ? చెయ్యని నేరానికి శిక్ష ఉంటుందా అంటే తప్పనిసరిగా ఉంటుంది. అవే ఈ రోడ్డు ప్రమాదాలు. దీని ద్వారా ఎంతమంది చెయ్యని నేరానికి శిక్ష అనుభవిస్తున్నారో...! ఎన్ని కుటుంబాలు శోకసముద్రంలో మునిగిపోతున్నాయో లెక్కే లేదు.

సహజమరణాలు తగ్గిపోతున్నాయి, ప్రమాద మరణాలు పెరిగిపోతు న్నాయి. మూల ఉన్న ముసలీముతకా మాత్రమే సహజ మరణం పొందుతున్నారు. యువశక్తి చాలా వరకు అర్ధాంతరంగా నశించిపోతోంది. ప్రభుత్వం జనాభా పెరిగిపోతుందని గగ్గోలు పెడుతుంటే బిడ్డలను పోగొట్టుకున్న తల్లులు, భర్తలను పోగొట్టుకున్న భార్యలు, తల్లిదండ్రులను పోగొట్టుకున్న పిల్లలు, భార్యలను పోగొట్టుకున్న భర్తలు, మొత్తం కుటుంబాన్నే పోగొట్టుకుని అనాథలుగా మిగులుతున్న అభాగ్యులు ఎందరో.

ఈ నిరంతర ప్రమాద ప్రవాహం ఇలాగే కొనసాగితే కుటుంబ నియంత్రణ పథకాల అవసరం లేకుండా పోతుంది. మనిషి ప్రాణానికి భద్రతలేని సమాజం ఇది. ప్రమాదాలకు భయపడి ఇంట్లోనే కూర్చోలేము. ఈ ఉరుకుల పరుగుల సామాజికజీవనంలో జీవన పోరాటం తప్పదు.

పెద్దవారే కాదు స్కూళ్ళకు వెళ్ళిన ముక్కుపచ్చలారని చిన్నారులు కూడా క్షేమంగా తిరిగి వస్తారని నమ్మకం లేని రోజులు ఇవి. ప్రమాదం జరిగితే కర్మ

సిద్ధాంతాన్ని వల్లించుకుంటూ విధిరాత అని సరిపెట్టుకుంటున్నారే తప్ప ప్రమాదాల నివారణకు తమ వంతు కృషి చేద్దాం అని ఎవరూ ముందుకు రావడం లేదు. ఏదైనా ప్రమాద వార్త వింటే ఆ కాసేపు అయ్యోపాపం అంటారు, తరువాత మళ్ళీ మరచిపోయి ఎవరి పనిలోకి వారు వెళ్ళిపోతారు.

ప్రమాదాలలో బిడ్డలను, కుటుంబ సభ్యులను పోగొట్టుకున్న వారు కూడా రోదించటమే తప్ప, స్పందించటం లేదు. అన్నీ తెలిసిన విద్యావంతులు, యువకులు, పెద్దవారు కూడా వాహనాలలో ప్రయాణం చేసే సమయంలో తొందరపడి పోతుంటారు. చిన్నచిన్న తప్పిదాలు చేసి ప్రాణాలు పోగొట్టుకుంటున్నారు. సొంత వాహనమే కదా అని సరిగ్గా సమయానికి ముందు బయలుదేరటం, మార్గమధ్యంలో అనుకోని రీతిలో ట్రాఫిక్ రద్దీవల్ల ఆలస్యం అయిపోతుందని స్పీడు పెంచటం, ప్రమాదాలకు గురికావడం జరుగుతుంది.

ఈ ప్రమాదాలకు వారూ, వీరూ అని ఏమీ లేదు. ఎప్పుడు ఎవరు దొరికితే వారిని కాటేస్తుంది. దీని నివారణా మార్గం ఏ ఒక్కరి చేతులలో లేదు. ప్రభుత్వం, ప్రజలు కలసికట్టుగా ఆలోచించాలి. ప్రభుత్వం దీనిని ఒక సామాజిక సమస్యగా తీసుకుని క్రింది స్థాయి నుండి ప్రక్షాళన చెయ్యాలి. ప్రజలు కూడా చైతన్యవంతులు కావాలి. ప్రజా చైతన్యం లేనిదే ఏ సమస్యకు పరిష్కారం లేదని ప్రపంచ చరిత్రలే చెబుతున్నాయి. అంతరిక్షానికే బాటలు వేసిన మానవ మేధస్సుకు ఈ సమస్య అసాధ్యం కాదు. ఆలోచించి ఆచరిస్తే సుసాధ్యమే.....

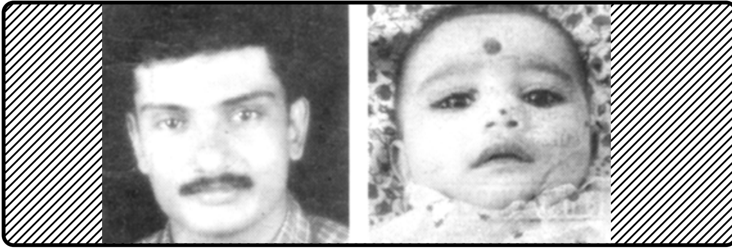
నా వలన ఏమౌతుందని ఎవరూ అనుకోవద్దు. నావంతు కృషి చేస్తానని ప్రయత్నించండి.

నేను గ్రుడ్డివాడిని నాకు లోకం కనిపించదు. నావల్ల ఏమి అవుతుందని ఫ్రాన్స్ దేశస్తుడైన లూయిస్ బ్రెయిలీ తలంచివుంటే ఈరోజు బ్రెయిలీ లిపి వుండేదా! ప్రపంచంలోని అందులకు మేలు జరిగేదా !

వైద్యంలేని జబ్బుగా గుండె జబ్బులు ఉన్న తరుణంలో తన సోదరుడు హృద్రోగముతో మరణిస్తే నావల్ల ఏమి అవుతుందని దక్షిణాఫ్రికా దేశస్తుడైన డా॥క్రిష్టియన్ బర్నార్డ్ తలంచివుంటే నేడు జరుగుచున్న ఇంత సులువైన గుండె శస్త్రచికిత్సలు, బైపాస్ సర్జరీలు జరిగేవా ! సోదరుడి మరణంతో కలత చెందిన డా॥ బర్నార్డ్ అదే దిశగా పనిచేసి 1965వ సం॥లో దక్షిణాఫ్రికాలోని కేఫ్‌టౌన్ పట్టణంలో కింగ్‌జార్జి హాస్పిటల్‌లో ప్రపంచంలోనే మొట్టమొదటి హార్ట్ బైపాస్ సర్జరీ చేసి మానవాళికి మేలుచేశాడని అందరికీ తెలసినదే.

ఎయిడ్స్ - యాక్సిడెంట్స్

ప్రస్తుతం ప్రపంచాన్ని వణికిస్తున్న ప్రధాన సమస్యలు ఎయిడ్స్, యాక్సిడెంట్స్. ఈ రెండూ మానవ తప్పిదాలే. ఎయిడ్స్ మహమ్మారి వల్ల ప్రపంచ వ్యాప్తంగా ప్రతి నిముషానికి 8 మంది చనిపోతున్నారని, అదేవిధంగా ప్రమాదాల వల్ల ప్రతి 8 నిముషాలకు ఒకరు చొప్పున చనిపోతున్నారని ఐక్యరాజ్య సమితి నివేదిక ద్వారా తెలుస్తోంది. ప్రపంచ దేశాల్లో భారతదేశం ప్రమాదాలలో ప్రథమస్థానంలో ఉన్నదని, ఎయిడ్స్‌లో రెండవస్థానంలో ఉందనేది కూడా సమితి నివేదికలు చెబుతున్నాయి.



అన్నప్రాసప రోజునే తండ్రితోపాటు అసువులు బాసిన ఆరునెలల ఈ పసిబాబు చేసిన పాపం ఏమిటి?

భారతదేశంలోని అన్ని రాష్ట్రాలలో కంటే ఆంధ్రప్రదేశ్ ఎయిడ్స్‌లోను, ప్రమాదాల్లోనూ 2003వ సంవత్సరం నుండి ప్రథమస్థానంలో ఉందని రాష్ట్ర ఆరోగ్య మరియు రోడ్డు రవాణా శాఖల నివేదికలు కూడా తెలియజేస్తున్నాయి. ఎయిడ్స్ కంటే భయంకరమైనవి ప్రమాదాలు.

ఎయిడ్స్ ద్వారా ప్రాణాపాయం మనిషికి కొంత సమయం తరువాత వస్తుంది. అదే ప్రమాదాల వల్ల అయితే ఎంతో ఆరోగ్యవంతమైన వ్యక్తులు కూడా నిముషాలలో కనుమరుగైపోతున్నారు. ఎయిడ్స్‌ను ప్రారంభదశలో గుర్తిస్తే నయం చేయవచ్చు, ఎయిడ్స్ సోకిన వ్యక్తి క్రమం తప్పకుండా మందులు వాడితే 8 నుండి 12 సంవత్సరాల వరకు జీవించే అవకాశం ఉందని వైద్యులు చెబుతున్నారు.

కాని ప్రమాదాలకు ఏ మందూ లేదు. ఇంటి నుండి నవ్వుతూ వెళ్ళిన వారు మళ్ళీ తిరిగి రాకుండా శవాలై తిరిగి వస్తున్నారు. క్షతగాత్రుల సంఖ్యకు కొదవే లేదు. కుటుంబానికి ఆధారమైన వారిని, సమాజానికి ఉపయోగపడే వారిని, మేధావులను, యువశక్తిని సైతం స్త్రీ, పురుష భేదం లేకుండా ఈ ప్రమాదాలు మింగేస్తున్నాయి.

కోరికలను అణచుకుంటే ఎయిడ్స్, వేగాన్ని తగ్గించుకుంటే ప్రమాదాలను కొంత వరకు రూపుమాపవచ్చు. సమాజంలోని అనేక వ్యాధులకు మందులున్నాయి. ఎయిడ్స్‌కి కూడా భవిష్యత్‌లో మందు రావచ్చు. కాని ప్రమాదాలు అనే ఈ సామాజిక వ్యాధికి ఏ మందూ లేదు, రాదు. దీనిని తగ్గించుకునే మార్గం ఒక్కటే. కఠినమైన రవాణా చట్టాన్ని అమలు చేయడం, ప్రజలను చైతన్యవంతులను చేయడం.

ప్రభుత్వాలు కూడా ఎయిడ్స్ పై చూపుతున్న శ్రద్ధను ప్రమాదాల నివారణపై చూపడం లేదు. ఎయిడ్స్ తరహాలో ప్రమాదాల పట్ల కూడా జరిగిన సంఘటనలను వివరిస్తూ నిరంతర ప్రచారం చేస్తే ప్రజలలో తప్పక చైతన్యం వస్తుంది. ప్రతి మనిషి మొదట తన క్షేమం గురించి, తరువాత తన కుటుంబం గురించి, ఆ తరువాత తన చుట్టూ ఉన్న సమాజం కోసం, తన దేశం కోసం ఆలోచించాలి. అప్పుడే వ్యవస్థలో మార్పు వస్తుంది. ప్రతి ఒక్కరు సమస్య నాది కాదు, నాకెందుకులే అనుకోవడం ధర్మం కాదు.

అందుకే అన్నారు గురజాడ
దేశమంటే మట్టికాదోయ్ - దేశమంటే మనుషులోయ్
సొంత లాభం కొంత మానుకుని - పొరుగు వారికి సాయపడవోయ్ అని...

ప్రజలు స్పందించాలి - అపోహలు విడనాడాలి



ప్రజాస్పందన లేనిదే ఏ సమస్యకు పరిష్కారం లేదని ప్రపంచ చరిత్రలే చెబుతున్నాయి. ప్రజాస్పందన లేకే ఈ రోడ్డు ప్రమాదాలు ఇలా మితిమీరి పోతున్నాయి. ప్రమాదం జరిగితే చుట్టూ జనం మూగి వింతగా చూస్తారు. ఏ ఊరు, ఎక్కడి వారు, ఎలా ప్రమాదం జరిగింది ? ఇలా ఒకరితో ఒకరు ముచ్చటించుకుంటూ సమయం వృధా చేస్తారు. ఏ ఒక్కరూ ముందుకు వచ్చి ప్రథమ చికిత్స చేసి, త్వరితంగా అందుబాటులో ఉన్న హాస్పిటల్‌కి తీసుకువెళ్ళరు. కేసులు అంటారు, కోర్టులు అంటారు, మనకెందుకొచ్చిన గొడవలే అనుకుంటారు. అక్కడ ప్రమాదానికి గురైనది మనకు సంబంధించిన వ్యక్తి అయితే అలా ఊరుకుంటామా... ? ప్రాణాలకు సైతం తెగించి మరీ కాపాడుకుంటాం. మరి ఇతరుల విషయంలో ఎందుకు స్పందించం... ?

ఇప్పుడు 108 వాహనం అందుబాటులోకి వచ్చింది. నగరాలలో అయితే ఫర్వాలేదు, కొంచెం దూర ప్రాంతాలకైతే ఎంత తొందరగా వెళ్ళినా కొంత సమయం పడుతుంది. ప్రమాదం జరిగి, ఆసుపత్రికి తీసుకువెళ్ళే లోపు రక్తం బాగా పోయి ప్రాణాలు పోయిన వారు అనేకమంది ఉన్నారు. ప్రమాదం జరిగిన వారికి ప్రతి నిముషం విలువైనదే. సంఘటన దగ్గర ఉన్నవారు వెంటనే స్పందిస్తే కొంతమంది క్షతగాత్రులనైనా కాపాడగలం. నాకెందుకులే అనుకోవడం, స్పందించకపోవడం మన సమాజంలో ఉన్న బలహీనత. ఇంటి నుండి బయటకు వెళ్ళిన వ్యక్తి క్షేమంగా వెళ్ళి తిరిగి వస్తారని నమ్మకం లేని రోజులు.

ముక్కుపచ్చలారని చిన్నారుల నుండి సమాజానికి ఉపయోగపడే మేధావుల వరకు దీని బారిన పడుతున్నారు. ఎన్ని ఇంటి దీపాలు, కంటి వెలుగులు ఆరిపోతున్నాయో... ఈ ప్రమాదాలకు కారణం ఒక్కరని నిందించలేం. అంతర్గత జల రవాణాలను మూసివేయడం, రైలు రవాణాలను పెంచకపోవడమే కాకుండా రోడ్డు రవాణాలను పూర్తిగా పెంచివేయడం వలన సామర్థ్యం లేని

డ్రైవర్లతో జాతీయ, రాష్ట్ర రహదారులపై ప్రమాదాలు పెరిగిపోతున్నాయి.

అంబులెన్సులో ప్రయాణించేది ప్రాణాపాయ స్థితిలో ఉన్నవారు గాని సరదాగా ప్రయాణించేవారు కాదు. వారికి ప్రతి నిముషం విలువైనదే. అంబులెన్సు సైరన్ వినపడినా చాలామంది వెంటనే వారికి దారి ఇద్దాం అనుకోరు. అంబులెన్సులు కూడా ట్రాఫిక్‌లో ఇరుక్కోవలసిందే...! దీనికి కూడా ప్రజా స్పందన కరువే. ప్రతి చిన్న తప్పుకు ఫైన్లు కట్టించు కుంటారు. ఫైన్లు ప్రభుత్వ ఆదాయానికి మార్గాలే కాని ప్రజా సమస్యలకు పరిష్కారం కాదు. ప్రజలను చైతన్యపరిచే కార్యక్రమాలను నిరంతరం చేస్తే ప్రజలలో అవగాహన పెరుగుతుంది. ఘోరాతి ఘోరంగా జరుగుతున్న రోడ్డు ప్రమాదాల నివారణకు ప్రజలను చైతన్యపరచడానికి ఉద్యమాలు చేసి, ప్రమాదాలు నివారించటానికి ప్రయత్నించాలి. ఇదే పెద్ద ప్రజా ఉద్యమం కావాలి.

చనిపోయిన వ్యక్తికి తిరిగి ఎలాగూ ప్రాణం పోయలేం. కనీసం సకాలంలో స్పందించి గాయపడిన వారినైనా కాపాడుదాం. ఇది కనీస మానవ ధర్మం. ఈ బాధ ఏ ఒక్కరిది కాదు. దీనికి పరిష్కారం ఏమిటి ? ప్రజలు స్పందించి సమస్య పరిష్కారానికి కృషి చేయడమే ప్రధాన పరిష్కారం. దీనికి ప్రజల మనోభావాలలో మార్పు రావాలి. నాకెందుకులే అనే ధోరణి పోవాలి. మనమంతా ఒక్కటే అనే భావన రావాలి.

ప్రమాదం జరిగితే దగ్గరకు వచ్చి చూస్తారు తప్ప ధైర్యంగా ప్రదమ చికిత్స చేసి ఒక్కరూ ఆసుపత్రికి తీసుకువెళ్ళటానికి సాహసించరు. యాక్సిడెంటు జరిగిన వారిని పట్టించుకుంటే పోలీసుస్టేషన్, కోర్టుల చుట్టూ తిరగాలి మనకెందుకు వచ్చిన కేసులు అనే ఆలోచన, ఇది ఒక అపోహ మాత్రమే. యాక్సిడెంట్లు



విషయంలో ఎవరూ ఏ స్టేషన్‌లకు, కోర్టులకు తిరగక్కరలేదు, తిరుగుతున్న వారు కూడా ఎవరూ లేరు. కేవలం హత్యల్లాంటి సందర్భాలలో తప్ప యాక్సిడెంట్ల విషయంలో ఎవరూ భయపడనవసరం లేదు.

యాక్సిడెంట్ కేసుల్లో వైద్య సేవల నిరాకరణ కూడా నేరపూరిత నిర్లక్ష్యం :

రోడ్డు ప్రమాదాలలో తీవ్రంగా గాయపడిన చాలామంది సకాలంలో సరైన వైద్యసేవలు అందుబాటులో లేక మృత్యువాత పడుతున్నారు. ఇటువంటి కేసులను వైద్యులు నిరాకరించటానికి ప్రధాన కారణం మెడికో లీగల్ కేసుల్లో వైద్య సేవలను అందించటం కష్టాలను కోరి తెచ్చుకోవడమేననే భావన వారిలో ఉండటమే. కానీ మెడికో లీగల్ కేసుల్లో వైద్యులు సేవలను నిరాకరించడం నేరపూరిత నిర్లక్ష్యం కిందకు వస్తుంది.

వైద్య సేవల నిరాకరణ - సుప్రీం కోర్టు వ్యాఖ్యలు :

మన అత్యున్నత న్యాయస్థానం **'పరమానంద కటార వర్సెస్ యూనియన్ ఆఫ్ ఇండియా'** కేసులో విలక్షణమైన తీర్పును ప్రకటించింది. ఈ తీర్పులో వైద్యులు తమ సేవలను తప్పనిసరిగా అందించాలని చెబుతూ, ఒకవేళ నిరాకరిస్తే వృత్తిపరమైన బాధ్యతారాహిత్యం క్రిందకు వస్తుందని స్పష్టం చేసింది. డాక్టర్లకు వర్తించే వృత్తి నియమావళి ప్రకారం కూడా తమ సేవలను నిరాకరించడం, జాప్యం చేయడం వృత్తిపరమైన అపరాధం క్రిందకు వస్తుందని తెలిపింది. మరణించిన వ్యక్తికి ప్రాణం పోయడం సాధ్యం కాకపోయినా, గాయపడిన వ్యక్తికి సేవలు అందించడంలో డాక్టర్లు ప్రాధాన్యత కలిగిన కేసులుగా భావించాలని కోర్టు వ్యాఖ్యానించింది. వైద్యుల వృత్తి నియంత్రణ మండళ్ళు, డాక్టర్లు తమ సేవలను అందించడానికి తగిన చర్యలు తీసుకోవాలని కోర్టు ఆదేశాలు కూడా జారీ చేసింది. ఈ ఆదేశాలు జారీ చేసి 18 సంవత్సరాలు అయినా ఇప్పటి వరకు పాటించకపోవడం విచారించదగ్గ విషయం.

దీ.8-12-2007న ఆంధ్రప్రదేశ్ గౌరవ ముఖ్యమంత్రి శ్రీ రాజశేఖర్ రెడ్డి గారు కూడా రోడ్డు ప్రమాదానికి గురై ప్రాణాపాయంలో వున్నవారిని మానవతా దృక్పథంతో ఆదుకోవాలని ప్రజలకు పిలుపునిచ్చారు. ప్రమాదాల్లో గాయపడినవారికి సహాయంచేస్తే పోలీసు కేసులు, న్యాయపరమైన ఇబ్బందులు ఎదురవాతయని ఆందోళన చెందాల్సిన పనిలేదని హామీఇచ్చారు. ఆసుపత్రులు, వైద్యులకు సంబంధించిన వాహనచట్టం ఇప్పటికే క్షతగాత్రులకు సహాయం చేసేవారికి ఈ రక్షణ కల్పిస్తుందని తెలియజేస్తూ క్షతగాత్రులను ఆదుకునేవారికి ఎటువంటి ఇబ్బందులు కలిగించవద్దని ఉన్నత స్థాయి సమీక్షా సమావేశంలో అధికారులను ఆదేశించారు.

అన్యాయం

ఎప్పుడైనా, ఎక్కడైనా బాంబు పేలుళ్ళు, కొట్లాటలు, గ్రూపు తగాదాలు, కాల్పులు, రైలు ప్రమాదాలు, ప్రకృతి వైపరీత్యాలు సంభవిస్తే గగ్గోలెత్తిపోయే



నాయకులు అన్యాయంగా ప్రతిరోజు సగటున 36 మంది రాష్ట్రంలో రోడ్డు ప్రమాదాలలో బలైపోతుంటే నోరు విప్పి సమస్య గురించి మాట్లాడిన పాపాన పోరు. అదే ఇతర ప్రమాదాలు అయితే బాధితులకు పోటీపడి మరీ ఆర్థిక సహాయాలు ప్రకటిస్తారు.

2003 సంవత్సరం నుండి నేటి వరకు ఆంధ్రప్రదేశ్ భారతదేశంలోనే ప్రమాదాల విషయంలో ప్రథమ స్థానంలో ఉందని గణాంకాలు చెబుతున్నాయి. ఏదైనా చిన్న సమస్య జరిగితే ప్రతిపక్షాలు సమావేశాలు చేసి, హడావిడి చేస్తుంటారు. దీని గురించి నోరు విప్పి సానుభూతితో మాట్లాడేవారే లేరు. ఎందుకంటే రోడ్డు ప్రమాదాలకు ఎక్కువ గురవుతున్నది మధ్య, క్రింది తరగతి వర్గాలవారే కాబట్టి. ఇది రాజకీయ లబ్ధికి పనికిరాని సమస్య, సమయం వృధా చేసే సమస్య. ప్రమాదాలకు మూల కారణాలు అన్వేషించి, అందరూ కలసి చర్చించి సమస్య తీవ్రతను తగ్గించుకోవడానికి రాష్ట్ర చట్ట సభలలో గాని, కేంద్ర చట్ట సభలలో కాని ఎప్పుడూ చర్చించే వారు కాని, ప్రశ్నించే వారు కాని లేరు.

ప్రమాదాలన్నీ మానవ తప్పిదాలని, చేయగల్గింది ఏమీ లేదని ఆలోచన. ప్రమాదం జరిగితే పోలీసు వారు కేసు నమోదు చేస్తారు, కోర్టు వారు పరిస్థితిని బట్టి శిక్షలు వేస్తారు, ప్రమాదంలో వ్యక్తిగాని చనిపోతే కుటుంబసభ్యులు అలమటించి ఆకలితో చనిపోయే ముందు ఇన్సురెన్స్ కంపెనీ వారు అన్ని పత్రాలు సరిగా ఉంటే బీమా చెల్లిస్తారు అనేది అందరి ధీమా.

అర్ధరాత్రులు అడ్రస్సు లేకుండా సరుకు రవాణా వాహనాలు నడిపేవారు పాదచారులను, సైకిల్‌పై వెళ్ళే వారిని ఢీకొట్టి వెళ్ళిపోతుంటే చనిపోయిన వారిని

పట్టించుకునేవారు లేక పంచాయితీలు, మున్సిపాలిటి వారి పాలైన దిక్కుమాలిన శవాలు ఎన్నో. పూటగడవని కుటుంబాల వారు చనిపోయిన వ్యక్తిని తీసుకువెళ్ళి దహన సంస్కారాలు చెయ్యలేక వదిలివేస్తున్న దిక్కుమాలిన అనాథ శవాలు ప్రభుత్వ ఆసుపత్రి మార్చురీలలో ఇంకెన్నో. ఇక నుండి అయినా ఈ సమస్యను నాయకులందరూ చట్ట సభలలో చర్చించి సమస్య తీవ్రతను తగ్గించటానికి పరిష్కార మార్గాలను వెతికితే సగం ప్రమాదాలు తగ్గుతాయి.

తాము తయారు చేసిన వాహనాల వలన సంవత్సరం పొడుగునా ఎన్ని ప్రాణాలు గాలిలో కలసిపోతున్నాయో ఆరా తీయవు ఆయా కంపెనీలు. పోటీ ప్రపంచంలో తమ కంపెనీల ప్రాబల్యం నిలబెట్టుకోవడం కోసం, లాభాలు ఆర్జించడం కోసం తహతహలాడే ఈ సంస్థలు ఈ సమస్య గురించి ఏనాడూ ఆలోచించలేదు. ఆటోమోటివ్ కాంపోనెంట్ మాన్యుఫాక్చర్స్ అసోసియేషన్ ఆఫ్ ఇండియా (ఎ.సి.యమ్.ఎ.) వారు కూడా ఏనాడు ఈ ప్రమాదాల గురించి చర్చించిన పాపాన పోలేదు. ప్రభుత్వాలను శాసించే కంపెనీలు తమ లాభార్జనే ధ్యేయంగా ఉన్నాయి. పోటీ పడి మరీ సేల్సు పెంచుకోవడానికి మరింత వేగవంతమైన వాహనాల్ని తయారు చేస్తున్నారు.

ఏ ప్రభుత్వం వచ్చినా తాము అమలు చేస్తున్న పథకాలను ప్రజలకు తెలియజేయడం కొరకు డప్పు వాయిద్యాలు, డోలు వాయిద్యాలతో ప్రజలకు ప్రచారం చేసుకుంటారు. మరి ప్రజాసమస్య అయిన ఈ ప్రమాదాల గురించి ఎందుకు చైతన్య పరచరు?.

ఇన్సురెన్సులతో సంబంధం లేకుండా ప్రమాద సహాయనిధిని ఏర్పాటు చేసి ఆర్థిక సహాయం అందిస్తే ప్రమాదానికి గురైన వ్యక్తి కుటుంబం వీధిన పడకుండా ఉంటుంది. కుటుంబభారం మోసే వ్యక్తి చనిపోతే వారిమీద ఆధారపడిన వారు చనిపోయిన వారి కోసమే ఏడుస్తారా ? లేక ఎలా బ్రతకాలి దేవుడా అని ఏడుస్తారా ...!

మనిషి ఎన్ని ఉన్నత చదువులు చదివినా, ఎంత పైకి ఎదగాలని తహతహలాడినా మనిషి క్షేమానికి మించినది మరోటి లేదు. అటువంటి క్షేమమే నేడు ప్రశ్నార్థకమైంది.

మన రవాణా వ్యవస్థలు

మనకున్న నాలుగు రవాణా వ్యవస్థలు పరిశీలించి చూస్తే ఏ రవాణా వ్యవస్థ మానవజాతి ఎడల శాపంగా మారిందో తెలుస్తుంది. (1) జల రవాణా (2) రైల్వే రవాణా (3) విమాన రవాణా (4) రోడ్డు రవాణా

1. జల ప్రయాణం :



అత్యంత పురాతనమైనది, ఆహ్లాదకరమైనది, కాలుష్యం లేనిది, ఖండాంతరాలు దాటేటటువంటి అత్యుత్తమ రవాణా వ్యవస్థ ఇది. ఆధునిక రవాణా వ్యవస్థ వెలువడక ముందే సముద్రమార్గంలో ఓడలో విదేశాలకు సరుకులు తీసుకు వెళ్ళటం, ప్రయాణాలు చేయడమే కాదు స్థానికంగా కూడా కాలువల ద్వారా పడవలలో ఇతర ప్రాంతాలకు కూడా క్షేమంగా ప్రయాణాలు చేస్తూ సరుకులు కూడా చేరవేసుకునే వారని అందరికీ తెలిసినదే.

ఇప్పుడు విదేశాలకే తప్ప అంతర్గత జల రవాణా దాదాపు కనుమరుగైపోయింది. జలమార్గంలో ప్రమాదాలు కూడా చాలా తక్కువే. చరిత్ర అంతా తిరగవేసినా ప్రపంచం మొత్తం మీద టైటానిక్ లాంటి ఒకటిరెండు సంఘటనలు తప్ప పెద్దగా ఏమీ కనిపించవు. ప్రపంచం మొత్తం మీద శోధించినా చిన్న చిన్న చెదురుమదురు సంఘటనలు మినహా ఏ ప్రమాదాలు లేని ప్రశాంతమైన రవాణా వ్యవస్థ ఇది. ఇతర రాష్ట్రాలకు మళ్ళీ ఈ జల మార్గం ద్వారా రవాణా జరిగితే వాహనాల సంఖ్య తగ్గి జాతీయ రహదారులలో చాలా వరకు ప్రమాదాలు తగ్గే అవకాశాలున్నాయి.

2. రైల్వే ప్రయాణం :



జల రవాణా తరువాత మానవునికి అందుబాటులోకి వచ్చిన రవాణా వ్యవస్థ ఇది. దేశీయంగా చాలా వేగవంతమైనది, వందల మందిని ఒకేసారి

తీసుకువెళ్ళే సామర్థ్యం కలిగినది. జనాభానే కాకుండా వందల లారీలు లేక ట్రక్కుల సరుకును సునాయాసంగా ఒక గూడ్సు రైలు తీసుకువెళ్ళగల్గుతుంది. ఇతర రాష్ట్రాల రవాణాకు ఈ మార్గాన్ని ఎక్కువగా ఉపయోగించుకుంటుంటే ట్రాన్స్‌పోర్టు వాహనాల సంఖ్య తగ్గి ప్రమాదాలు తగ్గే అవకాశం ఉంటుంది.

హైటెక్ బస్సుల హంగామాను తగ్గించి రైలు రవాణాను పెంచితే ప్రయాణికులకు ప్రమాదాల హాని తక్కువే. దేశం మొత్తంమీద అప్పుడప్పుడు రైలుపట్టాలు తప్పిన చిన్నచిన్న సంఘటనలు మినహా ప్రాణ హాని ఉండదు. ఉన్నా అది సంవత్సరం మొత్తం మీద వందసంఖ్యను కూడా మించదు.

3. విమాన ప్రయాణం :



ప్రపంచాన్ని ఒక చిన్న గ్రామంగా చేసిన అత్యంత ఖరీదైన, వేగవంతమైన ఆధునిక మానవ రవాణా వ్యవస్థ ఇది. ఆకాశంలో ఎంత ఎత్తున వేగంగా ఎగిరినా ప్రమాదాలు తక్కువే. ప్రపంచం మొత్తం మీద అక్కడక్కడ కొద్ది సంఘటనలు జరిగినా 100లలోనే ప్రాణ నష్టం ఉంటుంది. భూమి మీద కంటే ఆకాశంలోనే నేడు మానవుడు క్షేమంగా ప్రయాణం చేయగల్గుతున్నాడు.

4. రోడ్డు ప్రయాణం :



ఇది ఒక రాక్షస ప్రయాణం. తల్లి నవమాసాలు మోసి, కని, నానాబాధలు పడి బిడ్డలను పెంచితే నిముషాలలో మింగేస్తుంది. ప్రతి సంవత్సరం భారతదేశంలో సుమారు లక్షమంది ఈ ఒక్క రోడ్డు ప్రమాదాల ద్వారానే మరణిస్తున్నారు. నాలుగు నుండి ఐదులక్షల మంది క్షతగాత్రులు అవుతున్నారని గణాంకాలు చెబుతున్నాయి. దీనికి కారణం వేగవంతమైన వాహనాల సంఖ్య గణనీయంగా పెరిగిపోవడం, వాహనాల సంఖ్యకు తగ్గ రోడ్ల వ్యవస్థ పెరగకపోవడం, ప్రజలలో పెరిగిన ఉరుకుల పరుగుల జీవితం, సామర్థ్యం లేని డ్రైవర్లు, రోడ్డు రవాణాలో లారీలు,

ట్రక్కులు బాగా పెరిగిపోవడం. ఒకరాష్ట్రం నుండి వేరొకరాష్ట్రానికి వేల కిలోమీటర్లు కూడా రోడ్డు ద్వారా సరుకు చేరవేయడం వలన ప్రమాదాలు పెరిగిపోతున్నాయి.

నిద్ర లేకుండా వేల కిలోమీటర్లు సింగిల్ డ్రైవర్లు వాహనాలు నడపటం, క్లీనర్లు కూడా లైసెన్సు లేకుండా వాహనాలు నడపటం వలన కూడా ప్రమాదాలు బాగా పెరిగిపోతున్నాయి. ఈ అంతర్ రాష్ట్ర రవాణాను ప్రభుత్వం వారు తగ్గించి జల, రైల్వే రవాణాలను పెంచితే ప్రమాదాలు చాలావరకు తగ్గే అవకాశం ఉంది.

మన రోడ్ల దుస్థితి చూసినప్పుడు చాలా విచారం వేస్తుంది. అమెరికా సంయుక్త రాష్ట్రాలలో ఏదైనా పట్టణం అభివృద్ధి చేయాలనుకుంటే ముందు విశాలమైన రహదారుల కోసం ప్రణాళికలు వేస్తారు.

నున్నని, విశాలమైన రోడ్ల మీద దాదాపు 120 కి.మీ. వేగంతో పయనించినా సుఖంగా ఉంటుంది. ప్రయాణంలో మనకు అవసరమైన అన్ని విషయాల గురించి అంటే భోజనం, ఆసుపత్రి, పెట్రోలు బంకు లాంటి సదుపాయాల గురించి ప్రముఖంగా బోర్డులుంటాయి. ఇక రాబోయే మలుపులను గురించి దాదాపు అయిదు మైళ్ళ ముందే హెచ్చరిక బోర్డు ఉంటుంది. ఇక ప్రమాదానికి ఆస్కారమెక్కడ ?

మనవాళ్ళకు చిత్తశుద్ధి ఉంటే అవన్నీ ఇక్కడ ఏర్పాటు చేసుకోవడం అసాధ్యమా ? కాని మన పాలకులు చేయరు. ఎందుకంటే మనదేశంలో మనిషి ప్రాణాలకు విలువ లేదు.

ఇక ఇంగ్లాండు రాజధాని లండన్ విషయానికొస్తే ప్రపంచంలోనే అత్యుత్తమ పౌర రవాణా సంస్థ ఈ నగరంలో మనం చూడొచ్చు. కేవలం వారానికి 30 పౌన్ల టికెట్‌తో బస్సు, అండర్‌గ్రౌండు ట్రైను, ట్రాము, లైట్‌రైల్ అన్నింటిలోనూ ప్రయాణం చేయవచ్చు. ఇక అక్కడ స్వంత వాహనాలు సాధ్యమైనంత తక్కువ వాడతారు.

అంతేకాదు సెంట్రల్ లండన్‌లో కారు రోడ్ల మీద ప్రయాణించాలంటే రద్దీపన్ను (కంజెషన్ టాక్స్) రోజుకు పది పౌన్లు (దాదాపు 800 రూపాయలు)

కట్టాలి. ఇది వ్యక్తిగత రవాణాను తగ్గించడం కోసం లండన్ మేయర్ విధించిన పన్ను. కార్లుగాని, బస్సులుగాని రోడ్ల మీద మనుషులు నడిస్తే పూర్తిగా ఆగిపోయి వారు రోడ్డు దాటిన తరువాతనే వారి వాహనాలను ముందుకు తీసుకెళ్తారు. రోడ్డు దాటాలి అనుకునే వారికి స్వయంగా ట్రాఫిక్ సిగ్నల్‌ను ఆపరేట్ చేసుకుని రోడ్డు దాటే వ్యవస్థ అందుబాటులో ఉంది. ఎందుకంటే అక్కడ మనుషుల ప్రాణాలకు చాలా విలువనిస్తారు కాబట్టి.

మన దేశంలో మనిషి ప్రాణాలకు ఏమాత్రం విలువలేదనడానికి ఉదాహరణ దీనావస్థలో ఉన్న రోడ్లు, పశువులను తీసుకెళ్ళినట్లు తీసుకెళ్ళే పౌర రవాణా వ్యవస్థ.

"కొన్ని వందల సంవత్సరాల క్రితం సముద్రమార్గం ద్వారా ప్రపంచ దేశాలకు భారత్‌ను తెలియజేసిన వాస్కోడిగామాకు, అమెరికాను కనుగొన్న కొలంబస్‌కు, ఆఫ్రికా దేశాలను కనుగొన్న లివింగ్‌స్టన్‌కు, రైలు ఇంజన్‌ను కనిపెట్టి రైల్వే వ్యవస్థకు ఆద్యుడైన జార్జ్ స్టెఫెన్‌సన్‌కు, ప్రపంచ స్థితిగతులను మార్చివేసిన విమానాన్ని కనిపెట్టిన రైట్ బ్రదర్స్‌కు ఈ మానవజాతి ఎన్నటికీ రుణపడే ఉంటుంది"

ప్రమాదాలకు కారణాలు

1. రాకెట్లలా దూసుకుపోయే వాహనాలు
2. సామర్థ్యంలేని డ్రైవర్లు - నిర్లక్ష్యపు డ్రైవింగ్
3. కొంపముంచుతున్న సెల్‌ఫోన్లు
4. విర్రవీగుతున్న యువత - ఆటవస్తువులై పోయిన బైకులు
5. యువత చేస్తున్న తప్పులు
6. ప్రజలలో పేరుకుపోయిన అసహనం - స్పీడు
7. మద్యపానం
8. రోడ్ల దుస్థితి
9. రారాజులు - ఈ ఆర్.టి.సి. బస్సులు
10. మూడు చక్రాల ముద్దుగుమ్మలు
11. రాహుకేతువులు ఈ లారీలు
12. జామ్..జామ్.. ట్రాఫిక్ జామ్
13. హెల్మెట్ అంటే ఏవగింపు ఎందుకు ?
14. సీట్ బెల్ట్ అంటే చీదరింపు ఎందుకు ?

రాకెట్లలా దూసుకు పోయే వాహనాలు

ఆధునిక టెక్నాలజీ ఫలితంగా వేగవంతమైన వాహనాలు తయారవుతున్నాయి. ఇది మానవజాతి మనుగడకే ప్రశ్నార్థకంగా మారింది. వేగం, వేగం కొంపలుముంచుతున్న వేగం. ఎటు చూసినా వేగవంతమైన వాహనాలే. ఈ వేగం ఎక్కడ నుండి వచ్చింది..? కంపెనీ తయారీ లోనే కదా ...! అదే తయారీలోనే వేగ నియంత్రణ ఉంటే సరిపోతుంది. తయారీ కంపెనీలు తమ ప్రాబల్యం నిలబెట్టుకుని, లాభాలు సంపాదించటం కోసం, ఇతర కంపెనీల పోటీకి తట్టుకోవటానికి కొత్త, కొత్త వాహనాలు, బైక్‌లు, కార్లే కాకుండా అన్ని వాహనాలలోను వేగం పెంచేస్తున్నారు. ఈ వేగవంతమైన వాహనాలు వచ్చాక ప్రమాదాలు పెరిగిపోయాయి. వేగవంతమైన వాహనాల వలన మానవ జాతి ప్రతి సంవత్సరం ఎంతో నశించిపోతుంది. ఈ వేగానికి సామాన్య మానవులే కాదు, గొప్పగొప్ప వారు, మేధావులు, దేశ భవిష్యత్తుకు ఉపయోగపడే యువశక్తి బలైపోతుంది. వేగం ఒక ఫ్యాషన్ కాకూడదు.



సామెత చెప్పినట్లు నీ ముక్కు ఎక్కడ ఉందంటే చేయి తలచుట్టూ త్రిప్పి ముక్కును చూపించినట్లు ప్రభుత్వాలు వేగ నియంత్రణ కోసం స్పెషల్ శిక్షణలు, రాడార్ గన్‌లు వినియోగంలోకి తీసుకువస్తున్నాయి. కంపెనీలతో సంప్రదింపులు జరిపి దేశ స్థితిగతులకు అనుకూలంగా ఉన్న వాహనాలకు మాత్రమే అనుమతిస్తే ఇన్ని ప్రమాదాలు జరగవు.


శనివారం రాజస్థాన్‌లోని షాజహాన్‌పూర్‌లో ఓ ట్రక్కును ఢీకొని నుజ్జునుజ్జయిన సాహెబ్‌సింగ్ వర్మ కారు. అంతర చిత్రంలో సాహెబ్‌సింగ్ ఫైల్‌ఫొటో.

ఉదాహరణకు : రోడ్లు విశాలంగా ఉండే ఢిల్లీలాంటి మహానగరాల్లోను, రాష్ట్ర రోడ్లలోను, ఎగుడుదిగుడుగా ఉండే గ్రామాలలోను అదే వాహనం నడుపుతున్నారు. ఆ వేగమే కొంపముంచుతుంది. వేగం నేటి రోజుల్లో ఒక ఫ్యాషన్ అయిపోయింది. దీనికి ఎవరినీ

నిందించవలసిన పనిలేదు. తప్పంతా ప్రభుత్వాలది..., తయారు చేసే కంపెనీలదే.

కార్లు, బైక్‌లు ఒక్కటేమిటి ! మెప్పుకోసం, గొప్పకోసం తమ కంపెనీ సేల్స్ పెంచుకోవడం కోసం వేగవంతమైన వాహనాలు తయారుచేస్తున్నారు. రోడ్డుప్రమాదాలలో 30 శాతం ప్రమాదాలు స్పీడు వాహనాల వల్లనే జరుగుతున్నాయి. వెనుక నుండి ముందు వెళ్తున్న, ఆగి ఉన్న వాహనాలను కూడా వేగంగా వచ్చి ఢీకొట్టి ప్రమాదాలు చేస్తున్నారు. యువత బైక్ ద్వారా మరీ ఎక్కువ చేస్తున్నారు. 150, 200, 250 సిసి ఇంజన్ బైక్‌లు, 1000, 1600, 2000 సిసి ఇంజన్ కార్లు ఇతర వాహనాలు మన భారతదేశపు రోడ్లకు అనుకూలమా ? కొనేవారు ఆలోచించాలి. వేగం వలన ఎంతమంది ఛస్తున్నా చీమ కుట్టినట్లు కూడా ఎవరూ చలించటం లేదు. ఎవరికో జరిగింది మాకు కాదని పెడ చెవిని పెడుతున్నారు. ఈ వేగం ఎప్పుడు ఎవరిని మింగేస్తుందో చెప్పలేము. కనుక వేగవంతమైన వాహనాల వాడకం ప్రజలు తగ్గించాలి.

ఎ. పి. గవర్నమెంటు నిర్దేశించిన స్పీడు (రహదారులపై)

1.	కార్లు, నాలుగు చక్రాల వాహనాలు, బైక్‌లు	ఒక గంటకు 65 కి.మీ.లు
2.	ఆర్.టి.సి. బస్సులు, ప్రైవేటు బస్సుల స్పీడు	ఒక గంటకు 65 కి.మీ.లు
3.	లారీలు స్పీడు	ఒక గంటకు 65 కి.మీ.లు
4.	ట్రాలీలు, గూడ్స్ వాహనాలు	ఒక గంటకు 40 కి.మీ.లు

కానీ పై స్పీడు నియమాలను ఎవరూ పాటించటం లేదు. ఇష్టం వచ్చినట్లు వేగాన్ని విచ్చలవిడిగా పెంచేస్తున్నారు.

వాహనం నడపటం తప్పుకాదు – జాగ్రత్తలు పాటించకుండా వేగంగా నడపటం తప్పు. భూమి మీద నడిచే వాహనాలు కూడా ఆకాశంలో వెళ్ళే విమానాలతో పోటీగా తయారు అవుతున్నాయి. జాతీయంగా, అంతర్జాతీయంగా కూడా వేగం వల్లే ప్రమాదాలు జరుగుతున్నాయి అంటున్నారు.

ఈ వేగం వలనే మన జాతీయ నాయకులైన రాజేష్ పైలట్, ఢిల్లీ మాజీ ముఖ్యమంత్రి సాహెబ్‌సింగ్ వర్మ, మన రాష్ట్ర మాజీ మంత్రి ఇంద్రారెడ్డి మొదలగు వారు ప్రాణాలు కోల్పోయారు. ప్రపంచవ్యాప్తంగా ఆకర్షణ కలిగిన బ్రిటన్ ప్రిన్సెస్ డయానా కూడా ఫ్రాన్స్‌లో ఈ వేగానికే బలి అయ్యారు.

సామర్థ్యం లేని డ్రైవర్లు - నిర్లక్ష్యపు డ్రైవింగ్

రోడ్డు ప్రమాదాలు రోజురోజుకి పెరిగిపోతున్నాయి. ఈ రోడ్డు ప్రమాదాలలో 75 శాతం డ్రైవర్లకు డ్రైవింగ్ సామర్థ్యం లేకనే జరుగుతున్నాయని, ప్రధానంగా ట్రాన్స్‌పోర్టు వాహనాల డ్రైవర్ల యొక్క నిర్లక్ష్యం వల్లే జరుగుతున్నాయని గణాంకాలు చెబుతున్నాయి. రవాణా రంగంలో పనిచేస్తున్న డ్రైవర్లలో 90 శాతం వరకు నిరక్షరాస్యులే. కనీసం సంతకం కూడా రానివారే.



నిరక్షరాస్యులు, ఆర్థికంగా వెనుకబడిన వారు ఎక్కువగా డ్రైవర్లుగా పనిచేస్తున్నారు. చదువుకోకపోయినా పర్వాలేదు, డ్రైవరుగా బ్రతికేయవచ్చుననే ధీమా..! క్రింది వర్గాల వారు ట్రాఫిక్ రూల్స్ తెలియని వారు, రోడ్డు ప్రక్కనే ఉన్న సైన్ బోర్డులు కూడా చదవటం రానివారు నేటి డ్రైవర్లు. ప్రజల ప్రాణాలతో ముడిపడిన ఈ రంగంలో ఎంతో నైపుణ్యం ఉన్న వారు కావాలి. ఏ ఉద్యోగం చెయ్యాలన్నా కొంత చదువు, శిక్షణ, తర్వాతే ఉద్యోగం. కాని ఏ నియమనిబంధనలు లేని ఈ డ్రైవర్ ఉద్యోగం చదువు లేకపోయినా, శిక్షణ లేకపోయినా, అనుభవం లేకపోయినా బ్రోకర్ల ద్వారా లైసెన్స్‌లు పొంది హాయిగా వాహనాలు నడిపేయవచ్చు.

ప్రధానంగా ట్రాన్స్‌పోర్టు వాహనాల డ్రైవర్లకు సామర్థ్యం లేకపోవడం, నిర్లక్ష్యపు డ్రైవింగ్, తప్పతాగి వాహనాలు నడపడం ప్రమాదాలకు మూల కారణాలు. రైలుద్వారా సరుకులను చేరవేసే ప్రదేశాలకు కూడా కొన్ని వందల కిలోమీటర్లు భారతదేశపు ఈ మూల నుండి ఆ మూలకు సింగిల్ డ్రైవర్లు రాత్రిపగలు నిద్ర లేకుండా డ్రైవింగ్ చేయడం, ఇతర రాష్ట్రాలకు వెళ్ళినప్పుడు కనీసం సంతకం రాని డ్రైవర్లు అక్కడ రహదారుల మీద బోర్డులు కూడా చదవలేకపోవడం, నిద్ర మత్తు వచ్చినప్పుడు క్లీనర్లకు లారీని నడపమని ఇవ్వడంతో మార్గమధ్యంలో ప్రమాదాలు జరిగి అమాయకులు బలైపోవడం జరుగుతుంది. ఇది డ్రైవర్ తప్పా...! వాహనపు యజమాని తప్పా....!

ఒక ఉద్యోగి ప్రమోషన్ పొందాలంటే ఎన్నో సంవత్సరాలు కష్టపడి పనిచేసి అనుభవం సంపాదించాలి.

ఉదా :- ఒక పోలీస్ : కొంత చదువు, శిక్షణ, తర్వాత ఉద్యోగం
ఒక టీచర్ : చదువు, శిక్షణ, అనుభవం తర్వాతే ప్రమోషన్

ఒక టెక్నీషియన్‌ని తీసుకోండి చదువు, శిక్షణ తర్వాతే ఉద్యోగం. డాక్టర్లు, ప్లీడర్లు, ఇంజినీర్లు ఇలా అన్ని రంగాలలోను చదువు, శిక్షణ తర్వాతే వృత్తి. అదే మన డ్రైవర్ ఉద్యోగం అయితే మిడిమిడి జ్ఞానంతో, వచ్చీరాని డ్రైవింగ్‌తో, బ్రోకర్ లైసెన్సుతో 20 సం॥లు నిండిన కుర్రాళ్ళు భారీ వాహనాలు నడిపేస్తున్నారు. భారీ వాహనాలు అన్నీ ఆరు టైర్లకు బదులుగా 10, 14, 20 టైర్ల లారీలు, ట్రక్కులతో రోడ్డు రవాణా పెరిగిపోయింది. ఇంత పెద్దవాహనాలు నడపాలంటే ఎంతో అనుభవం కలిగిన డ్రైవర్లు కావాలి. మీసాలు కూడా సరిగ్గా రాని కుర్రకారు హెవీ వాహనాలు నడిపి జనాల్ని నల్లులను నలిపినట్టు నలిపి చంపేస్తున్నారు. చదువు వ్యక్తిలోని సంస్కారాన్ని పెంచితే శిక్షణ వృత్తిలో అనుభవాన్ని పెంచుతుంది అనేది అందరికి తెలిసిన విషయమే. ఈ రెండూ లేనివారే మన డ్రైవర్లు.

డ్రైవింగ్‌ను క్రమశిక్షణతో కూడిన డ్రైవింగ్, క్రమశిక్షణ లేని డ్రైవింగ్‌గాను చెప్పుకోవచ్చు. మన భారతీయులది క్రమశిక్షణ లేని డ్రైవింగ్. రోడ్డుప్రమాదాలు జరుగుతున్నాయి అంటే వాహనాలు పెరిగిపోతున్నాయి కాబట్టి అంటున్నారు. విదేశాల్లో పోలిస్తే ఇక్కడ ఉన్న వాహనాల సంఖ్య చాలా తక్కువ. ప్రమాదాలు ఎక్కువవడానికి కారణం క్రమశిక్షణ లేని డ్రైవింగ్. విదేశాలలో వాహనాల సంఖ్య ఎక్కువైనా క్రమశిక్షణతో కూడిన డ్రైవింగ్ కలిగి ఉండటం, రవాణా చట్టం సక్రమంగా అమలు జరగడం వలన ప్రమాదాలు తక్కువ. డ్రైవింగ్ చేసేవారి క్యారెక్టర్, సామర్థ్యం మీద డ్రైవింగ్ ఆధారపడి ఉంటుంది. డ్రైవింగ్‌ను ఈక్రింది రకాలుగా మనం చెప్పుకోవచ్చు.

1. స్లో డ్రైవింగ్ – నెమ్మది డ్రైవింగ్
2. స్టడీ డ్రైవింగ్ – నిలకడగా నడపటం
3. స్పీడ్ డ్రైవింగ్ – వేగంగా నడపడం
4. రాష్ డ్రైవింగ్ – నిర్లక్ష్యంగా నడపడం

5. డేంజరస్ డ్రైవింగ్ - ప్రమాదకరంగా నడపడం

1, 2 రకపు డ్రైవింగ్‌లు అనుభవం కలిగిన వారు, పెద్దవారు జాగ్రత్తలు పాటిస్తూ చేస్తున్నారు

3వ రకపు డ్రైవింగ్ బైక్‌లు, సొంతకార్లు నడిపేవారు, ప్రైవేట్ వాహనాలు నడిపేవారు చేస్తున్న డ్రైవింగ్. ప్రమాదాలకు కారణం ఇదే..!

4వ రకపు డ్రైవింగ్ రవాణా వాహనాలు నడిపే యువత లెక్కలేనితనంగా నడుపుచూ ఏక్సిడెంట్లు చేయడంగా పేర్కొనవచ్చు.

5 రకపు డ్రైవింగ్ రవాణా వాహనాలు, లారీలు, ట్రక్కులు మొదలగు వాహనాల డ్రైవర్లు తప్పతాగి చేసేవి. ఇవే ప్రమాదాలకు మూలం.

ముఖ్యంగా డ్రైవింగ్ చేసే వారి సామర్థ్యం మూడు అంశాలపై ఆధారపడి ఉంటుంది.

అవి : సి.సి.సి.

(1) క్యారెక్టర్ (2) క్యాపబులిటీ (3) కాషస్‌నెస్

1. క్యారెక్టర్ (నడవడిక) :

అన్నింటికంటే ముఖ్యం వ్యక్తి నడవడిక. డ్రైవింగ్‌పై దీని ప్రభావం ఎంతో ఉంది. మంచి నడవడిక గలవారు డ్రైవింగ్ విషయంలో జాగ్రత్తలు పాటిస్తారు.

2. క్యాపబులిటీ (సామర్థ్యం) :

వ్యక్తి సామర్థ్యం మీద డ్రైవింగ్ ఆధారపడి ఉంటుంది. సామర్థ్యం లేని వారు కూడా డ్రైవర్లుగా రావడం వల్ల ప్రమాదాలు పెరుగుతున్నాయి.

3. కాషస్‌నెస్ (ముందు జాగ్రత్త) :

డ్రైవింగ్ చేసే వారు ఎప్పుడూ ఎటు నుండి ఎవరు అడ్డువస్తారా అని చూసుకుంటూ, ఎదుటి వాహనాలను గమనిస్తూ జాగ్రత్తగా ఉండాలి.

ఈ ఘోర రోడ్డు ప్రమాదాలకు బాధ్యులు ఎవరు ?



కొంప ముంచుతున్న సెల్‌ఫోన్లు

ఉత్తరాల కాలం కనుమరుగై సెల్‌ఫోన్ల ప్రభంజనం వచ్చింది. టెక్నాలజీ వేగంగా అభివృద్ధి చెంది ప్రపంచం చాలా చిన్నదై పోతుంటే వాటి ద్వారా ప్రమాదాలు



పెరిగిపోతున్నాయి. ప్రమాదాలలో సెల్‌ఫోను పాత్ర కూడా చాలా ఎక్కువై పోయింది. సెల్‌ఫోను వినియోగానికి కూడా సమయం, సందర్భం కూడా లేకుండా పోయింది. డ్రైవింగ్ చేస్తున్నప్పుడు కూడా సెల్‌ఫోను మాట్లాడుతున్నారు.

ఒక చేతితో స్టీరింగు లేక హ్యాండిల్ పట్టుకుని ఒక చేతితో సెల్‌ఫోను మాట్లాడుతూ వెళ్ళడం ఫ్యాషన్‌గా మారిపోయింది. ఈ వెర్రితలల ఫ్యాషన్ వలన తాము డ్రైవింగ్ చేస్తున్నామన్న విషయం మరిచిపోయి ప్రమాదాలకు గురై వారు ప్రాణాలు పోగొట్టుకోవడమే కాకుండా ఎదుటివారి ప్రాణాలకు కూడా హాని కలిగిస్తున్నారు.

డ్రైవింగ్ చేస్తూ సెల్‌ఫోను మాట్లాడటం, ఇతర ప్రయాణికులతో పిచ్చాపాటి మాట్లాడటం, పాన్‌పరాగ్‌లు వేసుకోవడం, సిగరెట్లు అంటించుకోవడం ఇదంతా ఒక ఫ్యాషన్‌గా మారిపోయింది. ప్రయాణంచేసే కాసేపు సెల్‌ఫోను సైలెంట్ మోడ్‌లో పెట్టుకుని ప్రయాణం ముగిశాక మిస్డ్‌కాల్స్ చూసి ఎదుటి వారితో మాట్లాడితే ప్రమాదం ఉండదు.

ఈ మధ్య కొంతమంది యువత అయితే హెల్మెట్ లోపలే సెల్‌ఫోను పెట్టుకోవడం, ఫోన్ జేబులో పెట్టుకుని ఇయర్ ఫోన్స్ తగిలించుకుని మాట్లాడుతూ వెళుతున్నారు. దీని వలన డ్రైవింగ్‌లో ఏకాగ్రత దెబ్బతిని ప్రమాదాలు జరుగుతున్నాయి. కేంద్ర, రాష్ట్ర మోటారు వాహనాల చట్టాల 184ఎ ప్రకారం సెల్‌ఫోను మాట్లాడి డ్రైవింగ్ చేస్తే 500 రూపాయల వరకు జరిమానా ఉంటుంది. అదే తప్పు రెండోసారి చేస్తే 1000 రూపాయల వరకు జరిమానా ఉంటుంది. సెల్‌ఫోన్ ఫ్యాషన్ తగ్గించండి, ప్రమాదాలను నివారించండి.

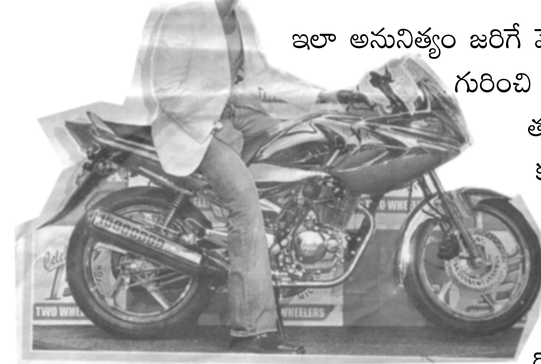
గత సంవత్సరం గుంటూరుజిల్లా నరసరావుపేటకు చెందిన ఇద్దరు యువడాక్టర్లు మోటారుబైక్‌పై విజయవాడ వస్తూ కనకదుర్గ వారధి దగ్గర ప్రయాణంలో సెల్‌ఫోన్‌లో మాట్లాడుతూ తాము డ్రైవింగ్ చేస్తున్నామన్న విషయాన్ని మరచి ఎదురుగా వస్తున్న లారీని ఢీకొని వెంటనే దుర్మరణం చెందారు. సెల్‌ఫోన్ కారణంగా సమాజానికి ఉపయోగపడే ఇద్దరు డాక్టర్ల యొక్క జీవితాలు అర్థాంతరంగా ముగిసిపోయాయి. ప్రయాణంలో సెల్‌ఫోన్ వినియోగం వల్ల అనేకమంది అన్యాయంగా ప్రాణాలను కోల్పోతున్నారు.

"సెల్‌ఫోను కలిగి ఉండటం గొప్పేమీ కాదు. ఈ మధ్య కుంటుకుంటూ ఒక బిచ్చగాడు మా ఇంటి దగ్గరకు వచ్చాడు, భిక్షం వేయడానికి వెళ్ళాను. ఇంతలో సెల్‌ఫోను మోత వినబడుతోంది. ఎవరా అని చూస్తుంటే బిచ్చగాడి జోలిలో నుండి వినబడుతోంది. వాడు వెళ్తూ, వెళ్తూ నీవు ఏ వీధిలో ఉన్నావు, కలెక్షన్ ఎలా ఉంది, నాకు ఈరోజు పర్వాలేదు అని అవతలి బిచ్చగాడితో చెబుతున్నాడు. అది చూసి నాకు ఆశ్చర్యం వేసింది."

హెచ్చరిక : 10 సంవత్సరాల పాటు సెల్‌ఫోను వాడితే బ్రెయిన్ క్యాన్సర్, బ్రెయిన్ ట్యూమర్ వచ్చే ప్రమాదం ఉందని చాలాకాలం నుండి అధ్యయనం చేసిన స్వీడన్ శాస్త్రవేత్తలు హెచ్చరిస్తున్నారు. ఎక్కువ సెల్‌ఫోను వాడకం వల్ల 20 శాతం అకూస్టిక్ న్యూరోమా అనే బ్రెయిన్ క్యాన్సర్, 30 శాతం బ్రెయిన్ ట్యూమర్ వచ్చే అవకాశం ఉందని వారు చేసిన అధ్యయనం Occupational Environmental Medicine అనే పత్రికలో ప్రచురింపబడింది.

వీర్రవీగుతున్న యువత - ఆట వస్తువులై పోయిన బైకులు

నేటి ట్రాఫిక్ ఒక పద్మవ్యూహం లాంటిది. ఈ పద్మవ్యూహంలో ఇరుక్కుపోతున్న అభిమన్యులు అనేకమంది. తల్లి గర్భంలో ఉండగా అభిమన్యుడు పద్మవ్యూహంలోకి వెళ్ళటమే విన్నాడు, ఛేదించుకు రావడం వినలేదు. అందువల్ల అభిమన్యుడు ప్రాణాలు విడిచాడని భారతంలో వ్రాశాడు వ్యాసమహర్షి. నేటి మన అభిమన్యులకు ట్రాఫిక్ రూల్స్ సరిగ్గా తెలియక ఈ పద్మవ్యూహం లాంటి ట్రాఫిక్‌లో ఇరుక్కుని అభిమన్యునిలా ఆరిపోతున్నారు.



ఇలా అనునిత్యం జరిగే మోటార్‌బైక్ యాక్సిడెంట్స్ గురించి వ్రాయాలంటే ఒక్క సంవత్సరానికే మహాభారతం కంటే పెద్ద గ్రంథం రాయవలసి ఉంటుంది. అధిక శక్తివంతమైన వాహనాలకు తగ్గట్టుగా రోడ్ల నిర్మాణం లేకపోవడం వలనే ప్రమాదాలు ఎక్కువగా జరుగుతున్నాయని అంచనాలు చెబుతున్నాయి.

మార్కెట్‌లోకి కొత్త వాహనం రాగానే ఎగబడి కొంటారు, ప్రమాదాల గురించి ఊహించరు. ఆకు వెళ్ళి ముల్లు మీద పడ్డా, ముల్లు వెళ్ళి ఆకు మీద పడ్డా ఆకుకే నష్టం అన్నట్లు వేగవంతమైన వాహనాలను వేగంగా నడిపి నష్టపోతున్నది ప్రజలే. తయారుచేసిన కంపెనీలు కాదు, అనుమతించే ప్రభుత్వము కాదు.

మనం ఒక ఆటవస్తువును కొనాలంటే షాప్‌కు వెళ్ళవలసి వస్తుంది. అదే బైకు కొనాలంటే రోడ్డు ప్రక్కనే టెంట్‌లోనే లభించేస్తున్నాయి. రోడ్డు మీద కూడా వెళ్ళలేకపోతే ఫోన్ చేస్తే వారే మీ ఇంటికి వచ్చి అన్ని రివాజులు అక్కడే పూర్తిచేసి ఇంటి ముందు స్వీటు ప్యాకెట్‌తో సహా వాహనం పెట్టి మరీ వెళుతున్నారు. ఒకప్పుడు ఒక బైక్ లేదా కారు కొనాలంటే ఆర్థికంగా ఉన్నవారే కొనేవారు. ఇప్పుడు బ్యాంకుల పుణ్యమా అంటూ వాయిదాలలో వాహనాలు లభిస్తున్నాయి.

90 శాతం బైకులు వాయిదాల మీదే కొంటున్నారు. నడిపేవారికి బైక్ లోను ఇవ్వటం సహజం.

అమ్మకాలే ధ్యేయంగా స్త్రీల పేరున పల్సర్స్, హీరోహోండా, కరీష్మ, అపాచీలు లాంటి బైక్‌లు లోన్ల మీద ఇచ్చేయడం జరుగుతుంది. లైసెన్సులు లేని కుర్రకారు తల్లి,అక్క, ఆంటీల పేరు మీద బైక్‌లు కొనిపించుకుంటున్నారు. ఎవరైతే మాకేంటి మా అమ్మకాలే మాకు ప్రధానం అనుకుంటున్న కంపెనీలు స్త్రీల పేరు మీద కూడా బైక్‌లు అమ్మేస్తున్నారు. ఆదాయాలు పెరిగాయి, అవసరాలు పెరిగాయి. ఈ ఆర్థిక వెసులుబాటుతో విపరీతంగా వాహనాల సంఖ్య పెరిగింది. మరణాలసంఖ్య మరీ పెరిగింది.

యువత బైక్‌లను స్టేటస్‌సింబల్‌గా భావిస్తున్నారు. ఖరీదైన స్పీడు బైకులు లేకపోతే తమను తాము తక్కువగా అంచనా వేసుకుంటున్నారు. సైకిలు ముట్టుకుంటానికే చిన్నతనంగా భావిస్తున్నారు. 10 సంవత్సరాల బుడతడు నుండి 18 సంవత్సరాలలోపు వారు కూడా యధేచ్ఛగా ఇంటిలోని పెద్దవారి వాహనాలు తీసుకుని రోడ్ల మీద నడిపేస్తున్నారు.

హెల్మెట్ పెట్టకుండా వాహనాన్ని వేగంగా నడపటం, డివైడర్స్‌ను ఢీకొట్టి తలలు పగలుకొట్టుకుని మరణిస్తున్న వారి సంఖ్య ఈ మధ్య ఎక్కువైపోయింది. పరీక్ష పాసైతే బహుమతిగా బైక్‌లు కొని ఇస్తున్నారు తల్లిదండ్రులు. ప్రపంచంలో ఎంత జనాభా ఉన్నా కన్నతల్లిదండ్రులకు ఉన్నది ఒక్కరు లేక ఇద్దరే. ఒక ఇంట్లో ఒక అమ్మాయి, ఒక అబ్బాయి ఉంటే మోటార్ బైక్ ప్రమాదాల కారణంగా మగ బిడ్డలను పోగొట్టుకున్న తల్లిదండ్రులు వేలల్లోనే ఉన్నారు.

కొన్ని సందర్భాలలో ఇద్దరు మగబిడ్డలను కలిగిన వారు ఇద్దరినీ పోగొట్టుకున్న సంఘటనలు అనేకం. ఈ బైక్‌ల ప్రమాదాలకు బలిలవుతున్నది ఎక్కువ 16-40 సంవత్సరాల మధ్య వయస్సు వారేనని గణాంకాలు చెబుతున్నాయి. రోడ్డు ప్రమాదాలలో 70 శాతం మోటార్ బైకు ప్రమాదాలేనని, బైక్ ప్రమాదాలలో 70 శాతం తల గాయాల ద్వారానే మరణిస్తున్నారని లెక్కలు చెబుతున్నాయి. ఇప్పుడు అంతా ఫ్యాన్సీ...! ఈ ఫ్యాన్సీ ఫుడ్‌లైన పలావ్‌లు, నూడిల్స్, బర్గర్, పిజ్జాలు, ఐస్‌క్రీంలు, చాక్లెట్ లాంటి ఫ్యాన్సీ ఫుడ్ తినడం వల్ల శరీరంలో పటుత్వం

లేకపోవడం, పడటం, పడటంతోటే తలకు గాయాలు తగిలి పరలోకాలకు వెళ్తున్నారు.

ఉన్నత చదువులు చదువుకున్న వారు, మంచి ఉద్యోగాలు చేస్తున్నవారు, జీవితపు విలువలు తెలిసిన వారు కూడా వాహనాలు నడపడంలో స్పీడు పెంచి ప్రమాదాలకు గురి అవుతున్నారు. వేగంగా వాహనం నడిపే వారికి, నెమ్మదిగా వెళ్ళే వారికి తేడా కేవలం ఐదునిముషాలే. ఆ ఐదునిముషాల కోసం ప్రాణాలు పోయేంత వేగంగా వాహనం నడపనక్కరలేదు. ఈ శోకం ఎవ్వరిది... ? చనిపోయినవారు ఎక్కడకు వెళ్తారో ఎవ్వరికీ తెలియదు, కాని వాళ్ళకు జన్మనిచ్చిన వారు మాత్రం ఇటు చావలేక అటు బ్రతకలేక తమ బిడ్డలను మరచిపోలేక జీవితాంతం నరకయాతన అనుభవిస్తున్నారు.

నేటి యువతకు దూకుడు ఎక్కువైపోయింది, ఎవరు చెప్పినా వినే స్థితిలో వారు లేరు. నిత్యం జరుగుతున్న రోడ్డు ప్రమాదాల గురించి వింటున్నా ఏమాత్రం భయపడటం లేదు. ఎవరికో జరిగింది మనకు కాదులే అనుకుంటున్నారు. ఈ రాక్షసి ఎప్పుడు, ఎవరిని వెంటాడుతుందో తెలియదు. యువత భోజనాలు మాని, కోపగించి మరీ బైకులు కొనిపించుకుంటున్నారు. బైక్ లోను తీరకుండానే దూరలోకాలకు వెళ్ళిన యువత అనేకమంది ఉన్నారు. తల్లిదండ్రులు కూడా పిల్లలకు నచ్చజెప్పుకునే స్థితిలో లేరు.



సంపాదన ఉన్న యువకులైతే కొత్త వాహనాలు వచ్చినప్పుడల్లా మార్చి, మార్చి మరీ కొత్త వాహనాలను కొంటున్నారు. ఇక 16 సం॥ల నుండి 18 సంవత్సరాలలోపు వారు లైసెన్సు లేకుండా గేర్ లేని వాహనాలు నడపటానికి తయారు చేస్తున్నారు. ప్రభుత్వం కూడా వీటికి అనుమతినిస్తోంది. ఇక యాక్సిడెంట్స్ ఎలా ఉంటాయో ఊహించుకోలేము. కంపెనీలు కూడా యువతను దృష్టిలో పెట్టుకునే వ్యాపారాలు చేస్తున్నాయి.

మోటార్‌బైక్ ప్రమాదాలు కొన్ని అనుకోని పరిస్థితులలో జరుగుతుంటే

కొన్ని యువత వేగం ద్వారా జరుగుతున్నాయి. యువత బైక్‌లపై చేస్తున్న సాహసకృత్యాల వల్ల ప్రాణాలు పోగొట్టుకున్న కొన్ని సంఘటనలు చూద్దాం.

1. తమ అభిమాన హీరో సినిమా విడుదల అయితే విజయవాడ దగ్గర అర్థరాత్రి ఇంజినీరింగ్ విద్యార్థులు రెండవ ఆటకు 6 బైకులపై వేగంగా టికెట్టు దొరకవేమోనని వెళుతూ ఎదురుగా వస్తున్న లారీని గమనించక సరాసరి అందులోకి దూరి వెళ్ళి వెంటనే ఇద్దరు ప్రాణాలు పోగొట్టుకున్నారు.

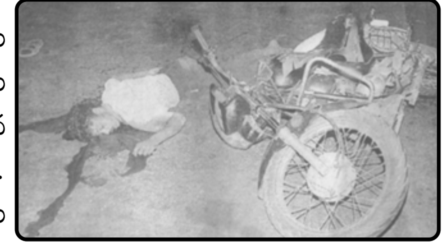
2. సినిమాలో హీరో చేసినట్లు నేను చేయాలి అనుకున్నాడు ఒక యువకుడు. తండ్రి దర్జీ. బైక్ కొనలేదు. డిగ్రీలో ఫ్రెండ్ దగ్గర బైకు తీసుకుని తన ముందు వెళుతున్న స్నేహితులను ఓవర్‌టేక్ చెయ్యటానికి రెండు చేతులలో హ్యాండిల్స్ వదిలేసి స్పీడుగా నడిపి సర్కస్ ఫీట్ చేశాడు. వెంటనే పల్టీ కొట్టి క్షణాల్లో ప్రాణాలు గాలిలో కలసిపోయిన ఈ సంఘటన గుంటూరు జిల్లాలోనిది.

3. అమ్మా, నాన్న ఉద్యోగస్తులు. అబ్బాయికి 16 సం॥లు. బైక్ నడపాలనే పిచ్చి కోరిక. లైసెన్సు రావాలంటే రెండు సంవత్సరాలు ఆగాలి. అంత వరకు ఆగే ఓపిక లేదు. వెంటనే తల్లిగారు, ముద్దుల కొడుకు కోరిక తీర్చాలని డ్రైవింగ్ రాని ఆమె గారు బ్రోకరు ద్వారా లైసెన్సు తెప్పించుకుని వెంటనే తన పేర అబ్బాయికి వాయిదాలలో బైక్ కొన్నారు. తాను బైక్ కొన్నానని ఫ్రెండ్స్‌కు చూపించాలి అని ఇంటికి పిలిచాడు. తిరిగి ఫ్రెండ్స్‌ను దిగబెట్టడం కోసం బైకు పై రాత్రి 8-00 గంటల సమయంలో దగ్గరలోని కూడలిలో ఫ్రెండ్స్‌ను దింపి మలుపు తిరుగుతున్నాడు. ఇంతలో ఒక లారీ వేగంగా వస్తే బైక్ హ్యాండిల్ లారీ వెనుక చక్రం దగ్గర యాంగులరుకు తగిలి ఈడ్చుకు పోయింది. క్షణాల్లో ప్రాణాలు గాలిలో కలిసిపోయాయి. లైసెన్సు లేదు, పోలీసు వారికి తెలిపితే కేసులవుతాయని తెల్లవారే సరికే దహనసంస్కారాలు పూర్తిచేసేసారు. ఇది కాకినాడలో జరిగిన యదార్థ సంఘటన.

4. పుట్టినరోజు పండుగను యువత తన తోటి స్నేహితులతో పార్టీలు చేసుకుంటానికి చూస్తారు. ఇంట్లో తల్లిదండ్రులు స్నేహితులందరినీ ఇంటికి పిలవమని చెప్పారు. తల్లి కొడుకు స్నేహితులకు ఇష్టమైన పలావు, ఇతర వంటకాలు సిద్ధం చేసింది. ఇంకా రావలసిన ఫ్రెండ్స్ ఉన్నారు పిలుచుకొస్తామని

వచ్చిన ఇద్దరు స్నేహితులతో కలసి ముగ్గురూ ఒకే బైక్‌పై వేగంగా వెళ్ళి డివైడర్‌ను ఢీకొట్టి ముగ్గురు అక్కడికక్కడే ప్రాణాలు వదిలారు. ఇది గత సంవత్సరం సికింద్రాబాద్‌లోని తిరుమలగిరిలో జరిగిన సంఘటన.

5. దగ్గర ప్రయాణాలకు మోటారు బైక్‌ల మీద వెళ్తున్నారు అంటే అర్థం ఉంది. కాని నేడు యువత వందల కిలోమీటర్లు కూడా బైక్ మీద ప్రయాణం చేస్తున్నారు. అక్టోబరు 2007లో జరిగిన రంజాన్ పండుగకు హైదరాబాద్ నుండి ఇద్దరు యువకులు పండుగ జరుపుకోవడానికి విజయవాడ వస్తున్నారు. వేగంగా బైక్ మీద వస్తున్న వీరు నల్గొండ జిల్లాలోని నార్కెట్‌పల్లి వద్ద లారీని ఢీకొట్టి వెంటనే అసువులుబాసారు.



6. విజయవాడ, యనమలకుదురుకు చెందిన ఇద్దరు ప్రాణస్నేహితులు ద్వారకా తిరుమలలోని వెంకటేశ్వర స్వామిని దర్శించుకోవడానికి బైక్‌మీద బయలుదేరారు. దారిమధ్యలోనే వేగంగా ప్రయాణిస్తూ ముందు వెళ్తున్న లారీని ఢీకొట్టారు. సంఘటనా స్థలంలో ఒకరు చనిపోగా, ఇంకొకరు ఆసుపత్రిలో చికిత్స పొందుతూ మరుసటిరోజు ప్రాణం వదిలారు.

7. ఒకే కుటుంబానికి చెందిన నలుగురు అన్నదమ్ములలో ముగ్గురు బైకు ప్రమాదాలలోనే మరణించారు. ఆగస్టు 2005లో జరిగిన ఒక బైకు ప్రమాదంలో మూడవ కుమారుడు మరణించగా, ఆగస్టు 2007లో జరిగిన మరో బైకు ప్రమాదంలో పెద్ద కుమారుడు, నాల్గవ కుమారుడు మరణించారు. ఈ కుటుంబం కృష్ణాజిల్లాలోని కొండపల్లికి చెందినది.

ఇలాంటి సంఘటనలు ప్రతిరోజు ఎన్ని జరుగుతున్నా యువతకు కనువిప్పు కలగటం లేదు. యువతకు జరుగుతున్న బైక్ ప్రమాదాల గురించి రాసుకుంటూ వెళ్ళాలంటే అంతులేని అగాథం లాంటి కథలు వ్రాయాలి.

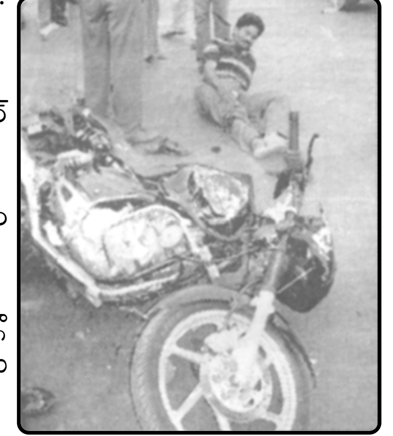
ఇప్పుడు మార్కెట్‌లోకి అతిశక్తివంతమైన మరియు అతిఖరీదైన రెండు మోటారుబైక్‌లు రావడం జరుగుతుంది. వీటిద్వారా మరెంతమంది యువత బలైపోవాలో.....!



పూర్వం రాజులకు వేగంగా పరుగెత్తే గుర్రాలు ఉండేవని, వాటిని పంచకళ్యాణి అని పిలిచేవారని, వారు యుద్ధసమయాలలో శత్రువులను ఛేదించుకు రావదానికి వినియోగించే వారనేది కథలో చదివాం. ఆ పంచకళ్యాణిల వల్ల అప్పటి రాజులకు ప్రమాదాలు జరుగలేదు. రాజులను శత్రువుల నుండి కాపాడి మేలుచేసి ఉండవచ్చు. నేడు పంచకళ్యాణిలాంటి మోటరు బైకులు వచ్చాయి. ఇవి మానవ జాతికి మేలుచేయకపోగా యువతను మింగేస్తున్నాయి. ఈ గుర్రాల వంటి మోటారు బైకుల వల్ల అప్పటిరాజుల యుద్ధాల వల్ల చనిపోయిన సైన్యం, ప్రజల కంటే నష్టపోతున్న యువత చాలా ఎక్కువే !

యువత చేస్తున్న తప్పులు

1. మోటార్ బైక్‌ను స్టేటస్‌సింబల్‌గా భావించడం.
2. వేగవంతమైన వాహనాలను కొనటానికే ఇష్టపడటం.
3. మోటార్‌బైక్‌ను పూర్తివేగంతో నడపటం, స్పీడ్‌నే థ్రిల్‌గా భావించటం, ప్రమాదం గురించి ఆలోచించకపోవడం.
4. బైక్‌పై ముగ్గురు ప్రయాణించడం.
5. హెల్మెట్ ధరించకపోవడం.
6. బైక్‌లకు రియర్ వ్యూ మిర్రర్ తీసివేయడం.
7. గేర్ సిస్టమ్స్‌ను సరిగ్గా ఉపయోగించుకోకపోవడం.
8. వాహనాల మధ్య దూరం సరిగ్గా చూసుకోకపోవడం, ఓవర్‌టేక్‌లు చెయ్యటం.



9. తొందరగా వెళ్ళాలని ప్రమాదకరంగా ఎడమవైపు నుండి దాటే ప్రయత్నం చెయ్యడం.
10. సడన్ బ్రేకులు వెయ్యడం.
11. సిగ్నల్స్ దగ్గర కూడా ఆగలేని అసహనం, సిగ్నల్ జంపింగ్స్ చేయడం.
12. వాహనం నడుపుతూ సెల్‌ఫోన్లో మాట్లాడటం.
13. ట్రాఫిక్ రూల్స్‌పై అవగాహన లేకపోవడం.
14. వాక్‌మెన్‌లు, యఫ్.యమ్. రేడియోలు, ఐపాడ్‌లు ఇతర మ్యూజిక్‌లు వింటూ డ్రైవింగ్ చెయ్యటం.

15. సిగరెట్లు త్రాగడం, పాన్‌పరాగ్ నమలటం.

16. బ్లింకర్లు, ఇండికేటర్లను వినియోగించపోవడం, వినియోగించిన సందర్భాల్లో వెనుక వచ్చేవారు సరిగా అనుసరించకపోవడం.

17. చాలీచాలని ఖాళీలలో రెండు పెద్ద వాహనాల మధ్య నుండి దూరడం.

18. ఎక్కడపడితే అక్కడ రోడ్డుకు అడ్డంగా నడుపుతూ, ఆలోచన లేకుండా అడ్డంగా రోడ్డు దాటడం.

19. సినిమాహీరోలను, ఇతర ప్రకటనలను అనుకరించటం.

ఓ తల్లిగా నా సలహా :

బిడ్డలారా ! వయస్సు దూకుడు తగ్గించండి. వాహనం నడపటం తప్పుకాదు. మనం ఎంత జాగ్రత్తగా ఉన్నా, వాహనాల రద్దీ వలన ఎదుటి వాహనం నుండి ఎప్పుడూ ప్రమాదం పొంచే ఉంటున్నది. వయస్సు దూకుడును, హీరోయిజాన్ని తగ్గించి, రెచ్చగొట్టే ప్రకటనలను అనుకరించకండి. వేగవంతమైన మోటార్ బైక్‌ల వల్ల సమాజంలో ఎంతో యువశక్తి నష్టపోతుంది.

ఈ ప్రమాదాలలో ఎక్కువ అబ్బాయిలే బలైపోతున్నారు. అమ్మాయిలు కూడా స్కూటీలు నడుపుచున్నప్పటికీ జాగ్రత్తలు పాటించటం వలన ప్రమాదాల శాతం అమ్మాయిలలో అంతగా ఉండటం లేదు. సామాన్యుడి వాహనంగా పేరొందిన సైకిలు నేడు కనుమరుగైపోవడం ప్రారంభించింది. సైకిలు ప్రయాణం చేయడం చిన్నతనం కాదు.

"ఒకప్పుడు పెద్దల దగ్గరకు వచ్చిన వారిని దీర్ఘాయుష్మాన్‌భవ అని, ఆడవారిని దీర్ఘ సుమంగళీభవ, మిగతావారిని ఆయురారోగ్య ప్రాప్తిరస్తు అని దీవించేవారు. ఆ దీవెనలు ఇప్పుడు తారుమారు అవుతున్నాయి. దీర్ఘాయుష్కులు అల్పాయుష్కులుగాను, దీర్ఘసుమంగళులు దిష్టిబొమ్మలుగాను, ఆయురారోగ్యాలు అనారోగ్యాలుగాను మారుతున్నాయి.

హీరోల్లా భావించకండి - అనవసరపు ప్రాణహాని కొనితెచ్చుకోకండి.

ట్రాఫిక్ నియమ పాలనం - ప్రశాంత జీవన సాధనం :

పాదాచారులు పాటించవలసిన జాగ్రత్తలు :

1. ఎల్లప్పుడు ఫుట్‌పాత్ పైనే నడవండి. ఎప్పుడైనా నడవాల్సివస్తే ట్రాఫిక్‌కు ఎదురుదిశగా, రోడ్డుచివరన నడవండి.

2. రోడ్డుపై ఎక్కడబడితే అక్కడ కాకుండా **"జీబ్రా క్రాసింగ్"**లు ఉన్న దగ్గరే దాటండి.

3. "జీబ్రా క్రాసింగ్"లేని చోట ఈ క్రింది జాగ్రత్తలు పాటించండి.

   ఎ) రోడ్డు చివర ఆగాలి. బి) కుడివైపుకు చూడాలి.
   సి) ఎడమవైపుకు చూడాలి. డి) మళ్ళీ కుడివైపుకు చూడాలి
   ఇ) ఏ వాహనాలు రానట్లయితే అప్పుడు రోడ్డును దాటాలి.

4. పాదచారుల ట్రాఫిక్ సిగ్నల్ ఉన్నట్లయితే దాన్ని పాటించండి. కేవలం ఆకుపచ్చ మనిషి బొమ్మగల సిగ్నల్ వెలిగినప్పుడే దాటండి.

5. బ్లైండ్ కర్వ్‌ల వద్ద రోడ్డు దాటకండి.

6. బస్సులో నుండి దిగుతున్నప్పుడు ఎడమవైపు నుండి ఏదైనా స్పీడ్‌గా వాహనం వస్తుందోలేదో చూసుకుని దిగండి.

7. రోడ్లను క్రీడామైదానాలుగా వాడవద్దు, ట్రాఫిక్ జామ్‌లకు, అనివార్య ప్రమాదాలకు తావు ఇవ్వవద్దు.

వాహన చోదకులు తీసుకోవలసిన జాగ్రత్తలు :

1. అతివేగం అనర్థదాయకం-ప్రమాదకారకం, వేగంగా గమ్యాన్ని చేరటం కంటే క్షేమంగా గమ్యాన్ని చేరటం ముఖ్యం.

2. ఓవర్‌టేకింగ్ చేసేటప్పుడు

   అ. షార్ట్‌కర్వ్, బ్లైండ్‌కర్వ్‌లలో ఓవర్‌టేక్ చేయవద్దు. అలాచేస్తే ఎదురుగా వచ్చే వాహనాలు కనబడవు.

ముందుగా వెళ్ళి చేసేది ఏమిటి ...? ఆలస్యమైనా క్షేమంగా వెళ్ళండి

ఆ. ఎత్తు ఎక్కే సమయాలలో ఓవర్‌టేక్ చేయవద్దు. అలాచేస్తే ఎదురుగా వచ్చే వాహనాలు కనబడవు.

ఇ. ఓవర్‌టేక్ చేస్తున్న బండి వెనుకనే వెళ్ళి ఓవర్‌టేక్ చేయరాదు, ట్రాఫిక్ ఎక్కువగా ఉన్న స్థలాలవద్ద ఓవర్‌టేక్ చేయరాదు. పొగమంచు, ధూళి మరియు చీకటిగల సొరంగాల గుండా వెళ్ళేటప్పుడు నెమ్మదిగా వెళ్ళాలి.

3. మద్యం మత్తులో వాహనాలు నడపటం ప్రమాదం.

4. డ్రైవింగ్ చేసేటప్పుడు సెల్‌ఫోన్‌లో మాట్లాడటం, ఇతర ప్యాసింజర్స్‌తో మాట్లాడటం, టేప్‌రికార్డర్ వంటివి ఆపరేట్ చేయడం మానుకోవాలి.

5. రహదారిపై వాహనం నడిపేటప్పుడు తొందరపడకూడదు, ఓపిక, నిరీక్షణ అవసరం.

6. ప్రయాణీకుల వాహనాలలో ముఖ్యంగా కార్లలో డ్రైవరు మరియు ఇతరులు కూడా సీటుబెల్టును ధరించవలెను. అది ప్రమాదంలో వారిని కాపాడుతుంది.

7. డ్రైవరు వాహనం నడిపేముందు దాని పూర్తి కండీషను ఒకసారి పరీక్షించుకొనవలెను.

8. ఎక్కువ దూరం ప్రయాణించేటప్పుడు మధ్యమధ్యలో కొద్దిసేపు విశ్రాంతి తీసుకోవడం మంచిది.

9. రాత్రివేళల్లో విధిగా డిప్పరు వాడవలెను. వాహనం వెనుకవైపున సిగ్నల్‌లైట్లును వాడవలెను. రాత్రి వేళ వాహనమును ఆపవలసి వచ్చినప్పుడు పూర్తిగా రోడ్డు దింపి పార్కింగ్ లైట్లను ఆన్‌చేసి ఉంచవలెను.

10. ఇరుకు వంతెనలవద్ద ఓపికగా ఎదురుగావస్తున్న వాహనాన్నిబట్టి అంచనా వేసి వెళ్ళాలి.

11. జంక్షన్లు మరియు ప్రధానరహదారి మీదకు వచ్చేటప్పుడు ఇరువైపులా జాగ్రత్తగా గమనించి రావలెను.

12. రైల్వే క్రాసింగ్ వద్ద ఎడమ, కుడివైపులకు తిరిగేటప్పుడు రైలు దగ్గరలో రావడంలేదని నిర్ధారించుకుని దాటవలెను.

13. ఏ కారణంలేకుండా ఏ సిగ్నల్ ఇవ్వకుండా హఠాత్తుగా రోడ్డుమధ్యలో వాహనం ఆపరాదు.

14. కాపలా లేని రైలుగేటు దాటేటప్పుడు రైలు దగ్గరలో రావడం లేదని నిర్ధారించుకుని దాటవలెను.

15. నీటి ప్రవాహం పైనుండి పోవు వంతెనను, నీటి ప్రవాహము తగ్గిన తర్వాతనే దాటవలెను.

16. మోటారు సైకిలుపై ప్రయాణించువారు విధిగా హెల్మెట్లను ధరించుట వలన ప్రాణాపాయంనుండి కాపాడుకోవచ్చు.

17. స్కూల్ పిల్లలను రవాణా చేసే వాహనములు డ్రైవర్లు మరింత జాగ్రత్త పాటించవలెను. ఆటోలలో 6గురిని మాత్రమే తీసుకెళ్ళవలెను. పరిమితిని మించి తీసుకువెళ్ళరాదు. తల్లిదండ్రులు కూడా తమ పిల్లలపై తగు శ్రద్ధ పాటించవలెను.

18. పరిమితిని మించి ప్రయాణికులను, సరుకులను వాహనాలలో తీసుకెళ్ళరాదు.

ప్రజలలో పేరుకుపోయిన అసహనం - స్పీడు

రాను రాను ఈ స్పీడు యుగంలో మనిషికి ఓర్పు తగ్గిపోతోంది. అంతా స్పీడు. ఆలోచనలు స్పీడు, బయటకు వెళ్ళటం స్పీడు, ఇంటికి రావడం స్పీడు, పని స్పీడు, నిద్ర స్పీడు, భోజనం స్పీడు, మాటలు స్పీడు, వాహనాల స్పీడు, అంతా స్పీడే... ! రేపు అనేది మనది కాదని తెలిసినా ఈ మనిషి తపన ఆగటం లేదు. ఉన్నదానితో సరిపెట్టుకోవడం లేదు. సంపాదనలు పెరిగాయి. మనిషికి ఒకటి చొప్పున ఇంటిలో వారందరికి తలకొక వాహనం పెరిగాయి.



బయటకు వెళ్ళేప్పుడు సొంత వాహనమే కదా అని టైం చూసుకుంటూ బయలు దేరుతారు. రోడ్డు మీదకు వచ్చాక ట్రాఫిక్ బెడద. పట్టణాలలో సిగ్నల్స్ దగ్గర ఆగలేని అసహనం. సిగ్నలింగ్ దగ్గర 30 నుండి 60 సెంకడ్స్ వరకు ఆగాలి. ఆ మాత్రం సమయం కూడా సిగ్నల్ దగ్గర ఆగలేని అసహనంతో ఊగిపోతూ పరుగులు పెడతారు. గ్రీన్ సిగ్నల్ రాకుండానే జంప్ చేసేస్తుంటారు. ఆలస్యం అయిపోయిందని స్పీడు పెంచుతారు. ప్రమాదాలకు గురి అవుతున్నారు.

వాహనానికన్నా బ్రేకులు ఉన్నాయి గాని ఈ మనిషి స్పీడుకు బ్రేకులు లేవు. ఎదుటి వాహనం దాటడానికి దారి ఇచ్చేలోపే అసహనంగా హారన్ మోగిస్తుంటారు. ఇది మిగతా వాహనదారుల ఏకాగ్రతను దెబ్బతీస్తుందని ఆలోచించరు. అసలు ఈ మానవ నాగరికత వెర్రితలలు వేస్తూ ఎటు వెళ్ళిపోతుంది. అనుకోనిరీతిలో రోడ్డు మీద ఆటంకం కలగవచ్చని కొంచెం ముందుగా బయలు దేరితే ఏమి పోతుంది ? వేగంగా పోయేవారికి ఎందుకంత వేగం అంటే కోపం వస్తుంది. అసహనంతో చిందులు వేస్తారు. వేగంగా వెళ్ళకపోతే వారి హీరోయిజానికి భంగం కలిగినట్లు భావిస్తారు.



ఇది గ్రామాలలో వ్యవసాయ కూలీలకు సంబంధించిన ప్రత్యేక మృత్యు ఘోష

"ప్రపంచాన్ని జయించాలని ఎన్నో దేశాలను కొల్లగొట్టిన గ్రీకు చక్రవర్తి అలెగ్జాండర్‌కు (33 సం॥లు) తన తిరుగుప్రయాణంలో మార్గమధ్యలోనే జ్వరం వచ్చి మరణానికి దగ్గరయ్యాడు. అప్పుడు తన సహచరులను పిలిపించి నేను చనిపోయిన తరువాత శవపేటికకు రెండువైపులా రంధ్రాలు పెట్టి నా రెండు చేతులు బయటకు ప్రజలందరికి కనిపించేలా పెట్టమన్నాడట. ఇదేమిటని సహచరులు ఆశ్చర్యపోతే అప్పుడు అతడు చెప్పాడట. ప్రపంచాన్ని కొల్లగొట్టి ఎంత దోచుకున్నా నేను నాకూడా తీసుకువెళ్ళుతున్నది ఏమీ లేదని ఈ ప్రపంచానికి సందేశం ఇవ్వటం కోసం అన్నాడట."

మద్యపానం

తాగడం నేడు ఫ్యాషన్ అయిపోయింది. తాగి డ్రైవింగ్ చేసి వారి ప్రాణాలు పోగొట్టుకోవడమే కాదు, ఎదుటి వారి ప్రాణాలు తీస్తున్నారు. డబ్బున్న మహారాజులు బీర్, వైన్, స్కాచ్ లాంటివి ఖరీదైన మందులతో విందులు చేసుకుని బైక్‌లపైన, కార్లలోను రాత్రులు ఇంటికి వెళ్తూ ప్రమాదాలు చేస్తున్నారు. ట్రాన్స్ పోర్టు వాహనాల డ్రైవర్లు నాటుసారాను పూటుగా తాగి ప్రమాదాలు చేస్తున్నారు. కొంతమంది అయితే ప్రయాణం పొడవునా తాగుతూ వాహనాలు నడుపు తుంటారు.



ఈ తాగుడు వలనే ట్రాన్స్‌పోర్టు వాహనాల డ్రైవర్లు ఒళ్ళు తెలియక మితిమీరిన వేగంతో ప్రయాణంచేస్తూ ప్రాణాలు తీస్తున్నారు. ఒక లారీ డ్రైవరు మధురై నుండి విజయవాడ వస్తూ యాక్సిడెంట్ చేసి పట్టుబడితే దారి పొడవునా 22 సార్లు తాగి, 70 గుట్కా ప్యాకెట్లు నమిలినట్లు విచారణలో తేలిందట. మరి ఇలాంటి మందుబాబులు డ్రైవింగ్ చేసినంత కాలం రహదారి ప్రమాదాలు తప్పవు. తాగి డ్రైవింగ్ చేసిన వారిని కనిపెట్టడానికి బ్రీత్ ఎనలైజర్ల ప్రయోగం ప్రహసనంగా మారింది.

"నాకు తెలిసిన ఒక ఆసామి ఉండేవాడు, ఆయన పొలం కాలువ ప్రక్కనే ఉండటం వలన పంట బాగానే పండుతుంది. ఒకసారి పంట పొలంలోకి నీళ్ళు చేరడం మొదలైంది. మేము చేనుకి నీళ్ళు పెట్టకుండా నీరు ఎలా వస్తున్నాయాని రైతు ఆలోచించినా అర్థం కాలేదు. పంటను కాపాడుకోవడానికి ఇద్దరు కూలీలను ఏర్పాటు చేసి పొలంలోకి వచ్చిన నీటిని బయటకు తోడివేయమని చెప్పాడు. కూలీలు రోజూ అదే పని చేస్తున్నారు. వీళ్ళు తోడుతున్నారు అయినా అదేపనిగా నీళ్ళు వస్తూనే ఉన్నాయి. రోజూ అటువైపు నుండి వెళ్తున్న ఒక వ్యక్తి వీళ్ళు చేసే

ఈ ఘోర రోడ్డు ప్రమాదాలకు బాధ్యులు ఎవరు ?

పని చూస్తూ ఉన్నాడు. ఒకరోజు ఉండబట్టలేక వాళ్ళ వద్దకు వెళ్ళి విషయాన్ని తెలుసుకుని ఆశ్చర్యపోయాడు. వెంటనే పొలం చుట్టూ కలయదిరిగి చూసాడు. కాలువ వైపున ఉన్న గట్టుకి ఎలుకలు కన్నం పెడితే అందులో నుండి నీరు పొలంలోకి ప్రవేశించటం జరుగుతుంది. వెంటనే ఆ వ్యక్తి ఆ కన్నాల్ని మూయించి వేసాడు. నీళ్ళు రావడం ఆగిపోయింది. పొలం చుట్టూతా తిరిగి నీళ్ళు ఎలా వస్తున్నాయో తెలుసుకోలేని ఆసామిని చూసి అతనికి చాలా ఆశ్చర్యం వేసింది."

ఇప్పుడు మన పరిపాలకులు చేస్తున్నది కూడా అదే...! యాక్సిడెంట్లకు మూలాలను కనిపెట్టి నియంత్రించకుండా తాగి నడిపే వారి కోసం బ్రీత్ ఎనలైజర్స్, వేగంగా నడిపేవారి కోసం రాడార్ గన్‌లను వినియోగిస్తామని అంటున్నారు.

వేగవంతమైన వాహనాల వలన, డ్రైవర్ల సామర్థ్యం లేకపోవడం వలన ప్రమాదాలు జరుగుతున్నాయని తెలుస్తుంటే ఆ దిశగా ప్రయత్నాలు చేయకుండా, ప్రయోగాలు చేస్తున్నారు. డ్రైవింగ్ స్కూల్స్‌ను ఏర్పాటుచేసి, డ్రైవింగ్ శిక్షణ ఇప్పించాలి. దానికి ట్రాఫిక్ రూల్స్, హ్యూమన్ వ్యాల్యూస్, స్ట్రెస్ మేనేజ్‌మెంట్‌తో కూడిన సిలబస్‌ను తయారుచేసి థియరీ మరియు ప్రాక్టికల్స్‌తో కూడిన శిక్షణ ఇచ్చి అందులో ఉత్తీర్ణత పొందిన వారికే లైసెన్సులు ఇచ్చే తప్పనిసరి చట్టం చెయ్యాలి. కంపెనీలను పరిమిత స్పీడులోనే వాహనాలను తయారుచేసే విధంగా నియంత్రించాలి. అప్పుడే ఈ ప్రమాదాలు తగ్గే అవకాశం ఉంది. అనవసరపు ప్రయోగాలు ఎన్నిచేసినా వృధాయే తప్ప ఫలితం ఉండదు.

మద్యపానం చేసి వాహనాలను నడపకండి మీ ప్రాణాలకు, ఇతరుల ప్రాణాలకు హాని కలిగించకండి. ఎప్పుడూ స్కూలు మాష్టారు పిల్లలను భయపెట్టినట్లు ట్రాఫిక్ పోలీసు వారిచేత భయపెట్టించుకోకండి. మనం చేసేపని ఎంతవరకూ సబబైనదో మనమే విజ్ఞతతో ఆలోచించుకుని చేయాలి.

రోడ్ల దుస్థితి

1951 సంవత్సరంలో మన రోడ్ల విస్తీర్ణం 20 వేల కిలోమీటర్లు...., వాహనాల సంఖ్య 3 లక్షలు.

2006 నాటికి పెరిగిన రోడ్లు 60 వేల కిలోమీటర్లు...., వాహనాల సంఖ్య 8.5 కోట్లు.

ఇలా వాహనాల సంఖ్య రోజు రోజుకు పెరిగిపోతూ లక్షలు దాటిపోయి కోట్ల సంఖ్యలో వాహనాలు రోడ్లమీద తిరుగుతున్నాయి. జాతీయ, రాష్ట్ర రహదారుల మీద స్పీడ్‌బ్రేకర్స్ ఉండవు, ట్రాఫిక్‌సిగ్నల్స్ ఉండవు, లైటింగ్‌వ్యవస్థ అసలే ఉండదు. అక్కడక్కడ ప్రమాదకరమైన మలుపుల వల్ల అనేక ప్రమాదాలు జరుగుతున్నాయి. భారతదేశపు రోడ్ల మీద జరిగే ప్రమాదాల నష్టం సంవత్సరానికి రూ॥ 5,000 కోట్లు అని గణాంకాలు చెబుతున్నాయి.

అధిక శక్తి గల కొత్త వాహనాలకు తగినట్లుగా రోడ్ల నిర్మాణం లేకపోవడం ప్రమాదాలు ఎక్కువగా జరుగుతున్నాయి. ప్రమాదాలన్నీ ఎక్కువగా రాష్ట్ర, జాతీయ రహదారుల మీదే జరుగుచున్నాయి. రాష్ట్ర రహదారులు కాకుండా మనరాష్ట్రం నుండి 4 జాతీయ రహదారులు వెళుతున్నాయి. అవి కోల్‌కత్తా నుండి విజయవాడ మీదుగా వెళ్తున్న ఎన్. హెచ్-5, వారణాశి నుండి హైదరాబాదు, కర్నూలు మీదుగా కన్యాకుమారి వెళ్తున్న ఎన్. హెచ్-7, పూనే నుండి హైదరాబాదు, విజయవాడ నుండి మచిలీపట్నం వెళ్తున్న ఎన్. హెచ్-9 మరియు నిజామాబాద్, మంచీర్యాల మీదుగా జబల్‌పూర్ వెళ్తున్న ఎన్. హెచ్-16. ఈ జాతీయ రహదారులన్నీ ప్రమాదాలమయమే. హైవేలపై ప్రయాణంచేసేవారు చాలా అప్రమత్తంగా ఉండవలసిన అవసరం ఎంతైనా ఉంది.

రోడ్లకు ఉపయోగిస్తున్న టెక్నాలజీ ఏమిటో ఇంజనీర్లకే తెలియాలి. రోడ్ల మీద పడటంతోనే తలకు బలమైన గాయాలు తగిలి వెంటనే ప్రాణాలను కోల్పోతున్నారు. రహదారులపై కనపడని మలుపుల దగ్గర ఎదురుగా వచ్చే వాహనం కనపడక ఢీ కొడుతున్నారే తప్ప హారన్ మోగించటం లేదు. రోడ్డు ప్రమాదాలు 60 శాతం రాష్ట్ర, జాతీయ రహదారులపైనే జరుగుతున్నాయి. రోడ్ల

డిజైనింగ్ సరిగ్గా లేకపోవడం ఇందుకు కారణం అంటున్నారు.

ఎగుడు దిగుడు, ఎత్తు పల్లాలు రోడ్డు పాము మెలికల్లా మెలికలు తిరుగుతూ ఉండటం వలన గుండ్రని మెలికల దగ్గర ఎదురుగా వచ్చే వాహనం కనపడదు. హారన్ మోగించి సంకేతం ఇవ్వరు. వేగంగా వచ్చి ఢీ కొట్టుకుంటున్నారు.

మెలికల రోడ్డును ఇకనైనా డైరెక్ట్ రోడ్లుగా మార్చితే మలుపు ప్రమాదాలు తగ్గే అవకాశం ఉంది. చిన్నచిన్న పట్టణాలు, గ్రామాలలో అయితే మరీ అధ్వాన్నంగా ఉండే రోడ్లు ప్రమాదాల నిలయాలుగా మారుతున్నాయి.

1. 'U' మరియు 'L' ఆకారంలో కనిపించని విధంగా మలుపులు ఉండటం.
2. రోడ్డు మార్జిన్‌లు తక్కువగా, పల్లంగా ఉండటం ప్రమాదాలు ఎక్కువ అవుతున్నాయి.
3. మార్జిన్ దిగి వెళ్ళాలంటే ప్రక్కనే వర్షాకాలం నీరు, బురద నిల్వలు.

స్వర్ణ చతుర్భుజి రకరకాల కారిడార్స్ పేరిట హైవేలు పెరుగుతున్నాయి. అవసరాలకు అనుగుణంగా 4 లైన్లు, 6 లైన్లు విస్తరణ చేస్తున్నారు. అయినా పెరిగిపోతున్న వాహనాలకు ఏ మూలా చాలటం లేదు. ఆంధ్రప్రదేశ్ నుండి వెళ్తున్న నాలుగు జాతీయ రహదార్లలో ఎన్. హెచ్-9 మరియు ఎన్. హెచ్-5లో ఎక్కువ ప్రమాదాలు జరుగుతూ ఉంటాయి.

ఎక్కడ చూసినా రోడ్ల ఆక్రమణలు ఎక్కువ అయిపోయాయి. పల్లెటూర్ల నుండి మహా నగరాల వరకు ఇదే సమస్య. రోడ్ల ప్రక్కనే వ్యాపారాలు, రోడ్ల ప్రక్కనే పార్కింగులు, రోడ్లను ఆక్రమించుకుని కట్టడాలను నిర్మించటం, చిరు వ్యాపారుల తోపుడు బండ్లతో రోడ్లన్నీ నిండిపోతున్నాయి. రోడ్డు మార్జిన్ దిగి అడుగు పెట్టడానికి పాదచారులకు చోటు ఉండదు. ఎదురుగావచ్చే వాహనాలకు సావకాశంగా వెళ్ళే అవకాశం ఉండదు. అసలే రోడ్లు ఇరుకు అంటే ఈ ఆక్రమణలు ఇంకా ఇరుకు చేస్తున్నాయి. ఈ రోడ్లు ఆక్రమించటం తగ్గితేనేగాని ప్రమాదాలు తగ్గవు. కాబట్టి ప్రయాణం చేసేవారే అప్రమత్తంగా వుండి ప్రయాణించాలి.

రోడ్ల దుస్థితి :

ఉదాహరణకు విజయవాడ నుండి మచిలీపట్నంవరకు గల 70 కిలోమీటర్ల నేషనల్ హైవే-9 రోడ్డుపై ఆటోనగర్ బస్ టెర్మినల్ దాటిన తర్వాత నుండి ఎక్కడా స్పీడుబ్రేకర్లు గాని, ట్రాఫిక్‌సిగ్నల్స్ గాని, డివైడర్స్ గాని, లైటింగ్ వ్యవస్థ గాని లేదు. ఈ రోడ్డు వెంబడి కాలేజీలు, వ్యాపారసంస్థలు ఎక్కువ. నగరానికి అందుబాటుగా ఉండటం వల్ల నివాస గృహాలన్నీ ఉయ్యూరు వరకు విస్తరించి పోయాయి. నాలుగులైన్లలో వెళ్ళవలసిన వాహనాలు కేవలం 40 అడుగుల రోడ్డులో వెళుతూ ఇరుకువల్ల ఎదురెదురుగా ఢీకొని రోజుకు నాలుగు యాక్సిడెంట్లు జరిగి నాలుగురోజులకొకరు మరణిస్తున్నారు. విజయవాడ నుండి పామర్రువరకు ఈ రోడ్డు వాహనాలతో రద్దీగా ఉంటుంది. అధికారులు ఇదిగో విస్తరిస్తాం, అదిగో విస్తరిస్తాం అంటున్నారు. ఏళ్ళు గడిచిపోతున్నాయి, కాని పనులు ప్రారంభం కావు. ఇలాంటి రోడ్లకు ఇంకెంతమంది బలవ్వాలో ! ఇటువంటి రోడ్లు రాష్ట్రమంతటా, దేశమంతటా కోకొల్లలుగా ఉన్నాయి.

రారాజులు ఈ ఆర్.టి.సి. బస్సులు

ఈ మధ్యకాలంలో ఆర్.టి.సి. బస్సుల ఆగడాలకు హద్దే లేకుండా పోయింది. జనాన్ని బెంబేలెత్తించేస్తున్నాయి. మనదేశంలో రైళ్ళ ప్రయాణం తర్వాత బస్సుల ప్రయాణం అందుబాటులోకి వచ్చింది. ఆర్.టి.సి. ప్రయాణమంటే చాలా సురక్షితమైన ప్రయాణం అనే భావన ఉండేది. 2006 వ సం॥ నుండి ప్రమాదాల రేసులో ఇవి కూడా ముందుంటున్నాయి. అదేమిటంటే వాహనాలు పెరిగిపోవడం వలన, ట్రాఫిక్ పెరిగిపోవటంవలన జరుగుతున్నాయని చెబుతు న్నారు.


నుజ్జునుజ్జయిన సుమో... కృష్ణా జిల్లాలో ధ్వంసమైన బస్సు

ఒక్క 2006 నుంచే వాహనాల సంఖ్య పెరిగిపోలేదు. ఈ మధ్యకాలంలో ఆర్.టి.సి. బస్సులకు అనుభవంలేని కాంట్రాక్ట్ డ్రైవర్స్ రావడంతో పాటు, ఆర్.టి.సి. వారు కూడా ఆదాయాన్ని పెంచుకోవడం కోసం నిర్ణీత వసూళ్ళు కంటే ఎక్కువ సాధిస్తే డ్రైవర్‌లకు ప్రత్యేక ప్రోత్సాహకాలు అందిస్తున్నారు. ఇది సిబ్బంది మధ్య అనారోగ్యకరమైన పోటీకి దారితీస్తోంది. బయటి ప్రయాణికులను అందుకోవడం పైనే పోటీపడి పడుతున్నారు. ఈ పోటీ ఒక్కోసారి బస్సుల సిబ్బంది మధ్య గొడవలకు దారి తీస్తుంది. వచ్చేస్టేజీలో ఉన్న ప్రయాణికులను అందు కోవాలనే ఆతృతతో బస్సులు పోటీపడి దూసుకెళుతున్నాయి. నగరంలోని సిటీ బస్సుల రాకపోకలు గమనిస్తే ఈ విషయం స్పష్టంగా కనిపిస్తుంది. వెనుక వాహనాల గురించి పట్టించుకోకుండా రోడ్డు మొత్తం మూసేస్తున్నారు. దీంతో బస్‌షెల్టర్లు అలంకార ప్రాయంగా మిగులుతున్నాయి. అనారోగ్యకర పోటీ ప్రమాదాలకు

దారితీస్తున్న విధానంపై అధికారులు దృష్టి సారించటం లేదు. ఆర్.టి.సి. బస్సు డ్రైవర్లు అతివేగంతో ప్రయాణిస్తూ వంతెనలను, బ్రిడ్జిలను ఢీకొట్టి పడిపోవడం, పాదచారులను, సైకిలిస్టులను మోటారుబైకులను ఇతర వాహనాలను ఢీకొట్టి ప్రమాదాలు చేస్తున్నారు. ఆర్.టి.సి. బస్సులవల్ల రాష్ట్రంలో రోజుకు సగటున పది ప్రమాదాలు జరుగుతున్నాయి. వీటివల్ల రోజుకు పదిమంది చొప్పున చనిపోతుంటే 50 మంది వరకు గాయాలపాలవుతున్నారని అంచనా ....!

ఒక్క కృష్ణా రీజియన్‌లోనే 2006, 2007 సం॥లో 212 ఆర్.టి.సి. బస్సు ప్రమాదాలు జరిగాయి. అందులో 62 తీవ్రప్రమాదాలు జరగ్గా 66 మంది ప్రాణాలు కోల్పోయారు. మేజర్ ప్రమాదాలు 87 మరియు మైనర్ ప్రమాదాలు 72. ఇందులో అంగవైకల్యం పొంది, అవయవాలు పోగొట్టుకున్న వారు అనేకమంది.

ఉదాహరణకు : ఒకేరోజు జరిగిన ఈ రెండు సంఘటనలు.

1. కృష్ణాజిల్లా, గన్నవరం ఎయిర్‌పోర్టు ఎదురుగా 22-10-2007 రాజమండ్రి డిపోకి చెందిన బస్సు విజయవాడనుండి వెళ్ళుతూ జాతీయ రహదారిపైకి ఎక్కుతున్న లారీని వెనుక నుండి ఢీ కొట్టింది. వెంటనే అక్కడికక్కడే కండక్టర్‌తో సహా ముగ్గురు ప్రాణాలు వదిలారు. 11 మందికి తీవ్రగాయాలు అయినాయి. 10 మందికి స్వల్పగాయాలు అయినాయి.

2. అదేరోజు అనగా 22-10-2007 తూర్పుగోదావరి జిల్లా వడిసలేరు వద్ద విజయవాడ నుంచి కాకినాడ వెళ్తున్న సుమోను, పట్టపగలు 3-45 గంటలకు వేగంగా వచ్చిన ఆర్.టి.సి. బస్సు ఢీకొట్టింది. సుమోలో ఉన్న 11 మందిలో ఒకే కుటుంబానికి చెందిన 8 మంది అక్కడికక్కడే ప్రాణాలు కోల్పోయారు. ముగ్గురికి తీవ్రగాయాలు అయ్యాయి. ఆర్.టి.సి. డ్రైవర్ల వల్ల రాష్ట్రవ్యాప్తంగా ఇలాంటి సంఘటనలు ఎన్నో జరుగుతూ ఉన్నాయి. ప్రతీదానికి సమ్మె, బంద్‌లు చేసే కార్మిక సంఘాలన్నీ ఏంచేస్తున్నాయో వారికే తెలియాలి. మాట్లాడితే ప్రజల నిర్లక్ష్యం అంటున్నారు.

3. ది. 03-12-2007 కర్నూలు ఆరేకల్లు నేషనల్ హైవేపై ఆటోను ఢీకొట్టిన బస్సు సంఘటనా స్థలంలోనే నలుగురు మృతి 11మంది తీవ్రమైన గాయాలతో ఆసుపత్రిపాలు.

వాహనం ఏదైతేనేంటి నశించిపోయేది, నష్టపోయేది ప్రయాణంచేసే వారే. ఆర్.టి.సి. బస్సులే కదా అని ఆదమరవకండి అప్రమత్తంగా మెలగండి.



పల్టీలు కొట్టిన ఆర్.టి.సి. బస్సు

"పూర్వం మన తాతముత్తాతలు కాశీ రామేశ్వరం లాంటి తీర్థయాత్రలకు ఒంటెద్దు బండిలో బయలుదేరే ముందు మళ్ళీ తిరిగి వస్తామోరామో అని ఇంట్లో మిగతావారికి ఆస్తిపాస్తులు, బరువుబాధ్యతలు, అప్పజెప్పి వెళ్ళేవారని కథల్లో చదువుతూంటాం. కాని నేడు ఎవరైనాసరే రోడ్డు ప్రయాణంచేసే ముందు బరువు, బాధ్యతలు మిగతావారికి అప్పజెప్పి వెళ్ళవలసిన పరిస్థితి వచ్చింది. నిత్యకృత్యాలయిన రోడ్డు ప్రమాదాలలో ఇంటినుండి బయటకు వెళ్ళిన వ్యక్తి క్షేమంగా తిరిగివస్తారని నమ్మకం లేదు. వాహనాలు వేరయినా ప్రమాదాలు తీరు ఒక్కటే."

మూడు చక్రాల ముద్దుగుమ్మలు



ఆటోలు, ఆటోలు, ఆటోలు ఎటుచూసినా ఎక్కడ చూసినా ఆటోలు. రోడ్లన్నీ ఆటోలతో నిండిపోతున్నాయి. సగం ట్రాఫిక్ రద్దీకి ఇవే కారణం. దగ్గర ప్రయాణాలకు ఎంతో అనువుగా ఉండే రిక్షాలు కనుమరుగైపోతున్నాయి. ఈ కాలుష్యరహితమైన రిక్షాల వల్ల పెద్దగా ప్రమాదాలు ఉండేవి కావు. వాటి స్థానంలో ఈ ఆటోల హవా ప్రారంభమైంది. వచ్చీరాని డ్రైవింగ్ చేసే కుర్రకారు ఈ ఆటోల డ్రైవర్లు.

కాస్త ఆర్థికంగా ఉన్న ఆసామి ఆటోలను కొనడం ఈ కుర్రకారుకి అద్దెకు ఇవ్వడం. ఇలా ఆటోల సంఖ్య విపరీతంగా పెరిగిపోవడం వల్ల కిరాయిలకోసం రోడ్లమీద ఎక్కడపడితే అక్కడ వేళాపాళా లేకుండా చక్కర్లు కొట్టడం, అడ్డదిడ్డంగా ఆగటం ట్రాఫిక్ చిక్కులు సృష్టిస్తూ రూల్స్ ఉల్లంఘనలోను, అడ్డదిడ్డ డ్రైవింగ్‌లోను ఆటోలు ముందుంటున్నాయి. పోటీలో కిరాయిలు లేక తక్కువ రేటుకు ఓవర్‌లోడు చేసి ప్రయాణికులను ఎక్కించుకోవడం, వేగంగా ప్రయాణం చేయడం, ఓవర్‌టేక్‌లు చేయడం, బ్యాలెన్స్ తప్పిప్రమాదాలు చేయడం మరీ ఎక్కువైపోతున్నాయి.

ప్రయాణికులుకూడా తొందరగా వెళ్ళిపోవచ్చు అని కంగారు పడుతున్నారే తప్ప ఆటో ప్రమాదాల గురించి ఆలోచించడంలేదు. గ్రామాలలో అయితే పరిమితికిమించి ప్రయాణికులను, వ్యవసాయ కూలీలను ఎక్కించుకోవడం పరిపాటి అయిపోయింది. ఆటోలు పల్టీలు కొట్టి ఒక్కొక్కసారి ఆరుగురు, ఎనమండుగురు కూలీలు, ఇతర ప్రయాణికులు మరణించిన సందర్భాలు అనేకం ఉన్నాయి.

సైకిల్‌పై వెళ్ళే వారిని, నడిచి వెళ్ళే వారిని ఢీకొట్టి వెళ్ళిపోవడం పరిపాటి అయిపోయింది. ప్రతిరోజు వినిపించే ప్రమాదవార్తల్లో వినిపించేది ఆటోని ఆటో ఢీకొట్టింది, ఆటో బైక్‌ని గుద్దింది, ఆటో లారీని గుద్దింది, ఆటో కారును గుద్దింది ఇద్దరు చనిపోయారు, ముగ్గురు చనిపోయారని వార్తలు. స్కూల్‌పిల్లలు ఎక్కే

ఆటోలు కూడా పుస్తకాల బ్యాగులు, లంచ్ బుట్టలతో నిండిపోవడం బరువు ఎక్కువ అవడం తరచూ ప్రమాదాలు జరగటం జరుగుతోంది. ఈ విషయంలో తల్లిదండ్రులు చాలా అప్రమత్తంగా ఉండాలి.

ఈ మూడు చక్రాల ఆటో టెక్నాలజీ ఏమిటో తయారుచేసిన కంపెనీలకే తెలియాలి. ముందు ఒంటి చక్రం కారణంగా ప్రక్కకు మళ్ళించేటప్పుడు, ఓవర్‌టేక్ చేసేటప్పుడు, స్పీడుగా వెళ్ళి సడన్ బ్రేక్ వేసేటప్పుడు, బ్యాలెన్స్ తప్పి పల్టీలు కొడుతున్నాయి, ప్రాణాలు తీస్తున్నాయి. అదే ముందు కూడా రెండు చక్రాలు ఉండి ఉంటే పల్టీలు కొట్టవు. ఇప్పుడు తయారయ్యే వాహనాలన్నీ పవర్ బ్రేకులు, పవర్ స్టీరింగులతో తయారీ కావడం వల్ల వాటి వెనకాలే ప్రయాణించే ఆటోలు ముందు వాహనాలు సడన్‌గా ఆగినప్పుడు ప్రమాదాలకు గురౌతున్నాయి.

ఈ ప్రమాదాలకు ఎవరిని నిందించాలి... ? ప్రభుత్వం దగ్గర ఒక ప్రణాళిక అంటూ లేదు. ఎంతమంది ఆర్.టి.సి. బస్సులలోను, ఎంతమంది సొంత వాహనాలు అయిన కార్లు, బైక్‌లు వినియోగిస్తున్నారో.. ఇక ఎంతమందికి ఆటోలు అవసరం ఉంటుందని ఆలోచన లేదు, విచ్చలవిడి అమ్మకాలు పెరిగిపోయాయి. నియంత్రించే వారే కరువైయ్యారు. అందుకే ఆటోలలో ప్రయాణించేవారు జాగ్రత్తలు పాటించండి.

ఉదాహరణకు ఆటోలు చేసిన కొన్ని ప్రమాదాలు చూడండి



జూలై 2007 : చిత్తూరుజిల్లాలో లారీని ఢీకొన్న ఆటో 10 మంది దుర్మరణం :

చిత్తూరు జిల్లా, చిట్వేల్ మండలం, తుమ్మకొండ గ్రామానికి చెందిన 16 మంది రైల్వేకోడూరు వెళ్ళేందుకు ఒకే ఆటో ఎక్కారు. అనంతరాజుపేట వద్ద ఈ ఆటో మరో ఆటోను ఓవర్‌టేక్ చేసే సమయంలో ఎదురుగా వచ్చే బొప్పాయిలోడు లారీని ఢీకొట్టింది. ఉదయం 9-00 గంటల సమయంలో జరిగిన ఈ ప్రమాదంలో 9 మంది అక్కడికక్కడే మరణించారు, ఒకరు ఆసుపత్రిలో మరణించారు. పొట్ట

చేత పట్టుకుని పట్టణానికి పనికోసం వస్తున్న కూలీలు 16 మంది ఒకేసారి ఈ ఆటోలో ప్రయాణించడమే ప్రమాదానికి కారణం అని తేలింది.

ఆగస్టు 2007 : ఖమ్మంజిల్లాలో ఆటో లారీ ఢీ ఆరుగురు మృతి :

ఖమ్మంజిల్లా, పెనుబల్లి మండలం, లంకపల్లి వద్ద 9 మంది ప్రయాణికులతో బయలుదేరిన ఆటోను మిరియాలగూడ నుండి సిమెంటులోడుతో తుని వెళ్తున్న లారీ వెనుక నుండి ఢీకొట్టడంతో ఆరుగురు అక్కడికక్కడే మరణించారు. ముగ్గురికి తీవ్రగాయాలు అయ్యాయి. ఆటోను అజాగ్రత్తగా నడపటం వలనే ప్రమాదం జరిగిందని రుజువైంది.

8-8-2007 : కర్నూలులో లారీ, ఆటో ఢీ ఇద్దరు విద్యార్థులు, ఇద్దరు టీచర్లు మృతి :



కర్నూలులో స్కూలు విద్యార్థులను, టీచర్లను తీసుకువెళ్తున్న ఆటోను లారీ ఢీకొట్టగా ఇద్దరు విద్యార్థులు, ఇద్దరు టీచర్లు అక్కడికక్కడే మృతి చెందారు. కిక్కిరిసిన ఆటోను డ్రైవర్ అదుపు చేయలేకపోవడమే దీనికి కారణం అని తెలిసింది. ఆటోలో ప్రయాణించటానికి ఆరుగురు స్కూలు విద్యార్థులకే అనుమతి ఉంది.

ఏ స్కూల్ దగ్గర చూసిన 10 మంది విద్యార్థులు ఎక్కుతున్నారు. తల్లి దండ్రులు కూడా కిరాయి కాస్త తక్కువగా వస్తున్నాడని చూస్తున్నారేగాని విద్యార్థుల భద్రతగురించి ఆలోచించడంలేదు.

19-11-2007 కృష్ణాజిల్లా, నూజివీడు దగ్గర జరిగిన సంఘటన :

హనుమాన్‌జంక్షన్ నుండి 12 మంది ప్రయాణికులతో నూజివీడుకు వేగంగా వస్తున్న ఆటోను డ్రైవరు గుంతనుండి తప్పించబోయి హఠాత్తుగా కుడి ప్రక్కకు వచ్చి ఎదురుగావస్తున్న పాలవ్యానును ఢీకొట్టాడు. దాంతో ఆటో పల్టీలు కొట్టి నూజివీడు ఇంజినీరింగ్ కాలేజ్‌కి చెందిన ఇద్దరు ఫైనలియర్ విద్యార్థినులు

మృతిచెందారు, ఆరుగురికి తీవ్రగాయాలైనవి. మితిమీరిన లోడు, డ్రైవరు అనాలోచితచర్యే ఈ సంఘటనకు కారణం.



ప్రాణాలు కోల్పోయిన ఇంజనీరింగ్ విద్యార్థినులు

ఇలా ఆటోలు చేస్తున్న ప్రమాదాల గురించి చెప్పుకుంటూ వెళ్ళాలంటే హద్దే ఉండదు. ఇన్ని జరుగుచున్న కిక్కిరిసిన ఆటోలలో ప్రయాణం చేయడం మంచిదికాదని ఏ ఒక్కరు ఆలోచించటం లేదు, తొందరగా వెళ్ళిపోవాలని ఆలోచిస్తున్నారే తప్ప. చేతులు కాలిని తరువాత ఆకులు పట్టుకున్న సామెతలా ఉంటున్నాయి మన ప్రమాదాలు, బాధలు.

రాహు కేతువులు ఈ లారీలు

దేశంలో లారీలు, ట్రక్ల సంఖ్య బహుళంగా పెరిగిపోయింది. బైకును ఢీకొన్న లారీ ఇద్దరి దుర్మరణం, చిన్నకారును ఢీకొట్టిన లారీ నలుగురి మృతి, అదుపు తప్పిన లారీ 10 మంది కూలీల దుర్మరణం, సైకిలిస్ట్‌ను ఢీకొన్న లారీ సైకిలిస్ట్ మృతి, పాదచారుని ఢీకొన్న లారీ ఒక వ్యక్తి మృతి, లారీని వెనుకనుండి ఢీకొన్న లారీ, డ్రైవరు లేక క్లీనర్ మృతి. ఇలా అనేక వార్తలు. ప్రమాదాలలో ప్రత్యేక పాత్ర పోషిస్తుంది ఈ వాహనం. ఈ తప్పు యజమానిదా ? డ్రైవర్‌దా ... ? లేదా ప్రభుత్వానిదా ? వేలాది మందిని పొట్టన పెట్టుకుంటున్న యమకింకర్లు ఈ డ్రైవర్లు.

లక్షలాది రూపాయలు పెట్టి వాహనం కొని ఒక డ్రైవరుకు అప్పజెప్పి నప్పుడు ఆ డ్రైవరు సామర్థ్యం అంచనా



పైనంఘటన చూస్తే డ్రైవర్ల నిర్లక్ష్యానికి అద్దం పడుతోంది.

ముందు ఆగిఉన్న అంబాసిడర్ కారు యజమాని కృష్ణాజిల్లాలోని పొట్టిపాడు నేషనల్‌హైవే తోల్‌గేటు దగ్గర తోల్‌ఫీజు కట్టడానికి వెళ్ళారు. ఆ వెనుకాలే ఇంకొక లారీ వచ్చి ఆపి లారీ డ్రైవర్ కూడా తోల్‌గేట్‌ఫీజు కట్టడానికి వెళ్ళాడు. ఇంతలోనే మెరుపులా లారీని నడుపుకుంటూ వచ్చిన డ్రైవరు ఆగి ఉన్న లారీని బలంగా ఢీకొట్టాడు. ఆ గుద్దుడుకు ఆగి ఉన్న లారీ ముందు ఉన్న అంబాసిడర్ కారుపైకి ఎక్కేసింది. కారులో వెనుక సీటులో కూర్చుని ఉన్నటువంటి నాయనమ్మ (50 సం॥), మనుమరాలు (10 సం॥) ప్రాణాలు క్షణాల్లో గాలిలో కలిసిపోయాయి. అన్యాయంగా ప్రాణాలు కోల్పోయిన ఈ సంఘటనకు ఎవరు బాధ్యులు?

వెయ్యకపోవటమే దీనికి కారణం. గవర్నమెంటుకు విపరీతంగా ట్యాక్సులు కావాలి. అందుకు రోడ్డురవాణానే ప్రోత్సహిస్తుంది. 1,000 లారీల సరుకును ఒక గూడ్స్‌రైలు తీసుకెళ్ళగలదు. దగ్గర ప్రాంతాల మధ్య సరుకు రవాణాకు లారీలను, ట్రక్‌లను ఉపయోగించవచ్చు.



లారీకి బంపర్ ఉంటే ఇలా జరిగుండేది కాదేమో..!

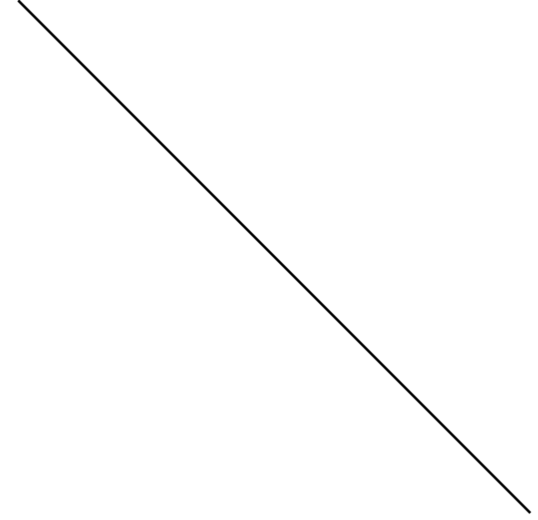
కాని వేల కిలోమీటర్లు దక్షిణ భారతం నుండి ఉత్తరానికి, తూర్పు నుండి పశ్చిమకు సుదూర ప్రాంతాలకు సరుకు రవాణాకు ఎక్కువగా లారీలను ఉపయోగిస్తున్నారు. సింగిల్ డ్రైవర్ వందల కిలోమీటర్లు నిద్రలేకుండా రాత్రి, పగలు డ్రైవింగ్ చేస్తూ నిద్రమత్తులోను, తప్పతాగి ప్రమాదాలు చేస్తున్నారు. వీరిని కనిపెట్టటానికి బ్రీత్ ఎనలైజర్స్‌ను, డ్రైవర్లు వేగం పెంచితే కనిపెట్టడానికి రాడార్ గన్‌లు ఉపయోగించడం వల్ల సమస్య తీరదు. డ్రైవరుకు అలసట వచ్చినప్పుడు డ్రైవింగ్ రాని క్లీనర్లు లారీలు, ట్రైలర్లను నడిపి ప్రమాదాలు చేస్తున్నారు. ఇదివరకటి కంటే భారీవాహనాలు ఇప్పుడు రవాణాలో ఉన్నాయి. దానికి తగిన సామర్థ్యం కలిగిన డ్రైవర్లు ఉండాలి. రోడ్ల సామర్థ్యం తక్కువ, వాహనాల సాంద్రత ఎక్కువ. రోడ్డు ప్రక్కన నిర్లక్ష్యంగా లారీలను పార్కింగ్ చేయటం, ప్రయాణించే వాహనాలకు రాత్రిపూట సరిగ్గా కనిపించక ఆగి ఉన్న వాహనాలను కూడా ఢీకొట్టి వేస్తున్నాయి.

ఒకప్పుడు 6 చక్రాల లారీలు ఎక్కువగా ఉండేవి. ఇప్పుడు ఎక్కువగా 10, 12 చక్రాల లారీలు, 12, 16, 20 చక్రాల ట్రాలీలే. ఎందుకంటే 6 చక్రాల లారీకి లీటరు డీజిల్ 4 కిలోమీటర్లు వస్తుందంటే 10, 12 చక్రాల వాహనాలకు కూడా 4 కిలోమీటర్లు వస్తుందట. కానీ 6 చక్రాల లారీ కంటే 12 చక్రాల లారీలో ఎక్కువ సరుకు వేసుకుని వెళ్ళవచ్చుట. అంతేకాక ఎక్కువ కిరాయి కూడా వస్తుందట. మరి ఇలాంటి భారీ వాహనాలు రోడ్లని ఆక్రమించేస్తుంటే చిన్న వాహనాలకు చోటేది.

తయారీలోనే లారీలు బంపర్లతో వస్తాయి. లారీ యజమానులు చాలా మంది లారీ బంపర్‌లు తీసివేస్తున్నారు. బంపరు బరువే 1 టన్ను ఉంటుందట. ఒక టన్ను లోడు ఎక్కువ వేసుకోవడం కోసం బంపర్లు తీసివేసి బైక్‌ల మీద వెళ్ళే వారిని బలి తీసుకుంటున్నారు. బైక్‌ల మీద వెళ్ళే వారు వేగంగా రావటం సరాసరి లారీ క్రిందకు వెనుక నుండి, ప్రక్క నుండి దూరిపోయి ప్రాణాలు పోగొట్టుకోవడం జరుగుతుంది. అదే బంపరు ఉంటే దూరే అవకాశం తక్కువ. "సొంత లాభం కొంత మానుకుని పొరుగు వారికి సాయపడవోయి" అని గురజాడ చెప్పినట్లు సొంతలాభం కొంత తగ్గించుకుని లారీ యజమానులు ప్రమాదాల విషయంలో స్పందించాలి.

దీనిని నియంత్రించే శక్తి ప్రభుత్వం చేతుల్లోనే ఉంది. లారీడ్రైవర్లకు ఎప్పటికప్పుడు అవగాహన తరగతులు, తగిన విశ్రాంతి, సరిపడా వేతనం ఇస్తే ఇన్ని ప్రమాదాలు జరగవు. సుదూర ప్రాంతాలకు జల, రైల్వే రవాణాను ప్రోత్సహించి రోడ్డు వాహనాలసంఖ్య తగ్గించాలి. ఇది అంతా ఓటు బ్యాంక్ రాజకీయ పరిపాలనా వ్యవస్థ కాబట్టి వీటి గురించి ఆలోచించి ఆదాయాన్ని పోగొట్టుకునే తీరిక లేక ఏ ప్రభుత్వం మారినా ఏమీ చేయదు. ప్రయాణించే వారే అప్రమత్తతతో ఉండాలి. కాబట్టి దూర ప్రయాణాలు రైలుపైనే చేయండి. జీవితం చాలా విలువైనది, ఒకసారి కోల్పోతే మరల తిరిగిరాదు.

ఈ ఘోర రోడ్డు ప్రమాదాలకు బాధ్యులు ఎవరు ?



జామ్.... జామ్.... ట్రాఫిక్ జామ్

ట్రాఫిక్ నగరాలను నరకంగా మారుస్తున్న సమస్య. ఇసుకవేస్తే రాలని వాహనాలు. రోజురోజుకు వీటిసంఖ్య పెరగటమే కాని తరగటంలేదు. నగరాలలో ఎటు వెళ్ళాలన్నా అరగంట ప్రయాణానికి గంట పడుతుంది. ఒక ఇంటికి ఒక వాహనం ఉండటంలో తప్పు లేదు. కాని డబ్బు ఉన్న వారి ఇంట్లో వాకిటి నిండా నాలుగు ఐదు వాహనాలే. ఇంటిలోని ఒక్కొక్కరు ఒక్కొక్క వాహనాన్ని వేసుకు వెళ్తారు.



వాహనం నిత్యావసర వస్తువుల జాబితాలోనికి చేరిపోయింది. దీనివలన ట్రాఫిక్ పెరిగిపోతూ రోగాలను కూడా సృష్టిస్తున్నాయి. వాహనకాలుష్యంవలన ఎలర్జీ, గుండెజబ్బులు, ఆస్త్మా లాంటి ఊపిరితిత్తుల జబ్బులు పెరిగిపోతున్నాయి. వ్యాపార సంస్థలు, ఆఫీసులు, విద్యాసంస్థలు అన్నీ పట్టణాలలోను, నగరాలలోను కేంద్రీకృతమై ఉండటం, ఇంచుమించుగా అన్నింటి సమయం ఒకేసారికావడం విపరీతరద్దీకి కారణం.

నార్త్ ఇండియా తరహాలో విద్యాసంస్థలకు వేరువేరు సమయాలు కేటాయిస్తే కొంత రద్దీ తగ్గుతుంది. విద్యార్థులు ప్రమాదాల బారిన పడకుండా ఉంటారు. మనదేశంలో ప్రతి ఒక్కరు సొంత వాహనాలనే ఉపయోగించటం వలన ట్రాఫిక్ పెరిగిపోతుంది. ప్రభుత్వ రవాణా వాహనాలు అంటే సామాన్యుల వాహనం అని, అందులో వెళ్ళటమంటే స్టేటస్‌కి భంగంగా భావిస్తారు.

సింగపూర్, చైనా, మలేషియా, స్విట్జర్‌ల్యాండ్ దేశాలలోలాగా ఉద్యోగులు కంపెనీ వాహనాలలోనే ప్రయాణం చేయాలనే రూలు ఉంటే వాహనాల సంఖ్య

ఈ ఘోర రోడ్డు ప్రమాదాలకు బాధ్యులు ఎవరు ?

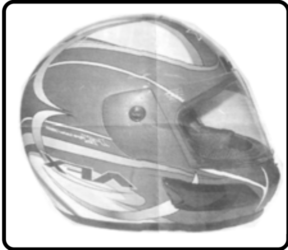
తగ్గి ట్రాఫిక్ బెడద కొంతవరకు తగ్గుతుంది. కొన్ని సందర్భాలలో అనారోగ్యంలో ఉన్నవారు ఆసుపత్రికి వెళ్తూ ట్రాఫిక్‌లో ఇరుక్కుపోయి ముందుకు వెళ్ళలేక, వెనక్కి వెళ్ళలేక ట్రాఫిక్‌లోనే హరీ...! అన్న సంఘటనలు అనేకం. ప్రమాదంలో ఉన్న వారిని రక్షించే అంబులెన్సులు కూడా ట్రాఫిక్‌లో ఇరుక్కుపోతున్నాయి.

నగరంలో ట్రాఫిక్ ఇబ్బందులు ఒకలా ఉంటే రహదారులపై ప్రమాదాలతో కూడిన ట్రాఫిక్ జాములు గంటల తరబడి ఉంటాయి. ఉదాహరణకు ఒక్క విజయవాడ నుండే హైదరాబాదుకు ఇతర వాహనాలు కాకుండా రోజుకు ఆర్.టి.సి., ప్రైవేట్ బస్సులు కలిపి 500 దాకా ప్రయాణిస్తాయని అంచనా. అదే ఒక రైలు అయితే ఈ 500 బస్సుల రద్దీని తగ్గించి వేస్తుంది. మన పాలకులు ఆ పని మాత్రం చేయరు.

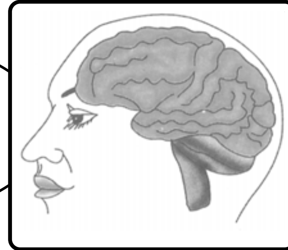
హైదరాబాదు లాంటి మహానగరాలలో ఇప్పటికే పరిస్థితి చేజారిపోయి ట్రాఫిక్ పోలీసువారు నియంత్రించలేని స్థితికి ట్రాఫిక్ పెరిగిపోయింది.

"ఇప్పుడు పని ఉన్నా లేకపోయినా టైంపాస్ కోసం వాహనం వేసుకుని సరదాగా తిరుగుతున్నారు. ఇలా వాహనం వేసుకుని తిరగటం కంటే విజ్ఞానాన్ని అందించే మంచి పుస్తకాలను చదివి జ్ఞానాన్ని పెంచుకోవచ్చు."

హెల్మెట్ అంటే ఏవగింపు ఎందుకు ?



Every year March 20th is Head Injuries Awareness Day



మానవ మెదడు అద్భుతమైన ప్రకృతి సృష్టి. దీని ఆలోచనతోనే మానవుడు సృష్టికి ప్రతిసృష్టిని చేస్తున్నాడు. ఇది ఆలోచనలలో ఎంత శక్తివంతమైనదో నిర్మాణంలో అంత సున్నితమైనది. ఈ మెదడుకు పుర్రె రక్షణ కవచంగా ఉన్నప్పటికీ తలకు గట్టిదెబ్బలు తగలకుండా చూసుకోవడం మనిషి బాధ్యత. ఆధునిక ప్రపంచంలో వేగవంతమైన వాహనాల తయారీతోపాటు వాడకం కూడా పెరిగిపోయింది.

రోడ్డుప్రమాదాలలో 70 శాతం మోటార్‌బైక్ ప్రమాదాలే. దీనికి బలవుతున్నది ఎక్కువగా 18 నుండి 40 సంవత్సరాల మధ్య యువకులేనని, 70 శాతం యువత బలమైన తలగాయాలతో చనిపోతున్నారని గణాంకాలు చెబుతున్నాయి. మెదడులో మూడు ప్రధాన భాగాలు. ఒక్కొక్క భాగం ఒక్కొక్క ప్రత్యేకత కలిగి శరీరంలోని ఇతరభాగాలను పనిచేయిస్తుంది. దెబ్బలవల్ల మెదడులోని ఏ భాగం దెబ్బతిన్నా ఈ మానవశరీరం అనే యంత్రంలోని ఇతర భాగాల పని ఆగిపోతుంది. అందుకే బైక్‌పై వెళ్ళే వారు తప్పనిసరిగా హెల్మెట్ ధరించాలని ప్రభుత్వం చట్టం చేసినా, అనుభవజ్ఞులు ఎంత చెబుతున్నా యువత అర్థం చేసుకోవడం లేదు.

హెల్మెట్ ధరించికూడా బలమైన రోడ్డుదెబ్బలకు, ఎదుటివాహనం తాకిడికి ప్రాణాలు పోగొట్టుకున్న వారు కూడా అనేకమంది ఉన్నారు. ఇంక ధరించని వారి పరిస్థితి మరీ ఘోరంగా ఉంటుంది. ట్రాఫిక్ పోలీసువారికి జరిమానా కట్టడానికైనా ఇష్టపడుతున్నారు గాని హెల్మెట్ ధరించటానికి ఇష్టపడుట లేదు.

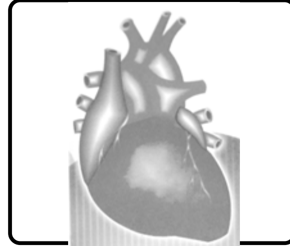
హెల్మెట్ వాహనం వెనుక తగిలించడం, ట్రాఫిక్ పోలీస్ వాళ్ళను చూసి హెల్మెట్ పెట్టుకోవడం చేస్తున్నారు.

బైక్‌మీద వెళ్ళే వారికి ప్రమాదం జరిగితే ట్రాఫిక్ పోలీస్ వారి తలకు దెబ్బలు తగలవని వాహనం నడిపేవారు గుర్తించాలి. ప్రమాదాలలో తల గాయాలతో మరణించగా, కొంతమంది తలకు తగిలిన గాయాలతో చూపు కోల్పోయి, ఆలోచనాశక్తి కోల్పోయి, మతిస్థిమితం లేనివారు, నరాలు-కండరాలు పటుత్వం కోల్పోయి మంచాలమీద, పడక కుర్చీలలోను బ్రతుకుతున్నవారు చెప్పలేనంతమంది. ప్రమాదాలలో వెన్నుపూస కూడా దెబ్బతిని అంపశయ్య మీద నరకాన్ని అనుభవిస్తున్నవారు, వారికి చాకిరీ చేయలేక నానాబాధలు పడుతున్న కుటుంబసభ్యులు అనేకమంది ఉన్నారు. మెదడుకు దెబ్బల వల్ల శరీర పటుత్వాన్ని కోల్పోయి తమకు తాము భారంగా, కుటుంబానికి మరీ భారంగా బ్రతుకుతున్న వారు అనేకం.

ప్రమాదాల్లో హెల్మెట్ తలకు, మెదడుకు మంచిరక్షణ కల్పిస్తుంది. బెంగుళూరులోని మెదడు పరిశోధనా సంస్థ నిమ్‌హాన్స్ డాక్టర్ల బృందపు అధ్యయనంలో హెల్మెట్ బలమైన షాక్ వేవ్స్‌ను గ్రహించి తలకు, మెదడుకు తగిలే దెబ్బ తీవ్రతను తగ్గిస్తుందని వారి పరిశోధనలో తేలిందంటున్నారు. మెదడు యొక్క ప్రాముఖ్యాన్ని గుర్తించి ప్రపంచ వ్యాప్తంగా ప్రతి సంవత్సరం మార్చి 20వ తేదీన Head Injuries Awareness Day గా పాటించడం జరుగుతోంది.

సీటు బెల్టు అంటే చీదరింపు ఎందుకు ?





గుండె సృష్టిలోని ఒక అద్భుతయంత్రం. ఇది తల్లిగర్భంలో ఉండగా **5వ నెల** నుండే పని ప్రారంభించి మనిషి జీవించి ఉన్నంతకాలం విశ్రాంతి లేకుండా పనిచేస్తుంది. పట్టుమని 4 గంటలు పనిచేస్తే ఈ మానవశరీరం అలసిపోయి విశ్రాంతి కోరుతుంది. మనిషి నిద్రపోతున్నా, పనిచేస్తున్నా విశ్రాంతిలేకుండా పనిచేసే ఈ జీవయంత్రం లయ తప్పిందా మనిషి పని గోవిందా. అటువంటి యంత్రాన్ని రక్షించుకుని జీవితాన్ని కాపాడుకొనే బాధ్యత వాహనాలు నడిపి ప్రయాణించేవారిదే. నేడు వేగవంతమైన వాహనాలు రావడంతో ప్రతి ఒక్కరు తొందరగా గమ్యానికి చేరాలని వేగంగా ప్రయాణించడం, రోడ్లమీద వాహనాలరద్దీ ఎక్కువగా ఉండడం సామాన్యం.

అనుకోని పరిస్థితులలో వేగంగా ప్రయాణిస్తున్న సమయంలో సడన్‌గా బ్రేకువేసినపుడు కుదుపుకు వాహనం యొక్క స్టీరింగ్ ఛాతీకి గుద్దుకోవడం జరుగుతుంది. ఆ బలమైన తాకిడికి గుండెకు బలమైన దెబ్బతగిలే అవకాశం ఉంది. ఛాతిభాగంలో ఉన్న ఎముకలు గుండెలోకి, ఊపిరితిత్తులలోకి చొచ్చుకుపోయి గుండె దెబ్బతినే అవకాశం ఉంటుంది. అదేవిధంగా ఊపిరితిత్తుల సమస్య ఏర్పడి గాలి పీల్చుకోవడం కష్టం అవుతుంది. సడన్‌బ్రేక్ వేయడంవల్ల మానవ శరీరానికి మూలమైనటువంటి వెన్నెముక దెబ్బతినే అవకాశం ఉంటుంది. పరిశోధన ద్వారా నాలుగు చక్రాల వాహనాలను నడిపే వారు తప్పనిసరిగా 30 కిలోమీటర్లు స్పీడులో కూడా సీట్ బెల్టు ధరించాలని నిర్ధారించి, చట్టం చేయడం జరిగింది.

సీటు బెల్టు పెట్టుకోవడమంటే చీదరించి పోకండి. ట్రాఫిక్ పోలీసు వారికోసం కాదు, మీకోసం నాలుగు చక్రాల వాహనాలు నడిపేవారికి సీటు బెల్టు అత్యంత ప్రాముఖ్యమైనదిగా గుర్తించడం జరిగింది. మీ క్షేమమే మీ కుటుంబ క్షేమం. మీ కుటుంబక్షేమమే దేశక్షేమం.

రోడ్డు ప్రమాదాల ఫలితాలు

ప్రతి సంవత్సరం ప్రపంచవ్యాప్తంగా జరుగుతున్న ప్రమాదాల వివరాలు

ప్రతి సంవత్సరం జరుగుతున్న ప్రమాదాలు	1,10,00,000
సంవత్సరానికి క్షతగాత్రుల సంఖ్య	60,00,000
ప్రాణాలు కోల్పోతున్న వారి సంఖ్య	12,00,000
అభివృద్ధిచెందుతున్న దేశాలలో ప్రమాదాల శాతం	85%
అభివృద్ధిచెందిన దేశాలలో ప్రమాదాల శాతం	15%
ప్రపంచ ప్రమాదాలలో ప్రథమస్థానంలోఉన్న భారతదేశపు శాతం	10%
భారతదేశంలో గత 50 సంవత్సరాలనుండి పెరిగిన రోడ్ల శాతం	9 రెట్లు మాత్రమే
ప్రతిసంవత్సరం పెరుగుతున్న వాహనాల సంఖ్య	25 లక్షలు
గత 50 సంవత్సరాలనుండి పెరిగిన ప్రమాదాల శాతం	170 రెట్లు

భారతదేశ మొత్తం మీద జరిగిన ప్రమాదముల వివరములు

2000 నుండి 2005 వరకు జరిగిన ప్రమాదాలు

సంవత్సరం	ప్రమాదాలు	మరణాలు
2000	3,91,449	78,911
2001	4,05,637	80,888
2002	407,497	84,674
2003	4,06,726	85,998
2004	4,29,110	92,618
2005	4,39,255	94,969

ప్రతి సంవత్సరం లక్షలకొలది క్షతగాత్రులు (కాళ్ళు, చేతులు, కళ్ళు మొదలైన ఇతర అవయవాలు పోగొట్టుకున్నవారు అనేకం)

ఆంధ్రప్రదేశ్‌లో ప్రమాద వివరాలు పట్టిక

సంవత్సరం	ప్రమాదాలు	క్షతగాత్రులు	మరణాలు
2000	27,234	35,981	8,263
2001	28,902	37,931	8,248
2002	34,133	46,808	9,523
2003	34,826	47,477	9,679
2004	39,390	53,898	10,621
2005	38,339	53,666	11,076
2006	42,885	60,808	12,397
2007 జూన్ నెల వరకు	23,310	33,614	7,172

రోడ్డు రవాణా శాఖ వారి వెబ్‌సైట్ నుండి సేకరణ

GOVERNMENT OF ANDHRA PRADESH TRANSPORT DEPARTMENT															
Road Accidents Particulars															
Name of the District / City	Number of Accidents					Number of Persons Killed					Number of Persons injured				
	2005	2004	2003	2002	2001	2005	2004	2003	2002	2001	2005	2004	2003	2002	2001
Hyderabad	3042	3802	3526	3062	2609	344	448	496	420	404	3448	3958	3361	2785	2307
Rangareddy	569	479	984	2839	2531	181	143	318	810	692	879	767	1289	3595	3044
Cyberabad	3107	3078	2453	0	0	852	875	711	0	0	2734	3208	2728	0	0
Mahaboob Nagar	1355	1420	1180	1256	1095	599	592	480	515	504	2103	2230	1830	2007	1915
Nalgonda	1958	1770	1519	1558	1426	717	835	515	572	500	3309	2707	2291	2422	2264
Nizamabad	1367	1346	1564	1520	1216	317	323	290	309	251	2330	2255	2862	2512	1606
Medak	1276	1490	1430	1252	1093	535	497	554	501	398	2317	2710	2426	2208	1780
Warangal	1591	1661	1251	1582	1350	397	421	366	380	317	2423	2606	2301	2432	1992
Khammam	1663	1743	1316	1386	1135	448	419	360	386	252	2456	2909	1889	2180	1785
Karimnagar	1522	1584	1477	1450	1136	416	403	406	427	340	2208	4061	2088	2016	1501
Adilabad	1344	1487	1406	1365	1056	331	307	267	296	198	2203	2492	2202	2399	1746
Kurnool	1400	1438	1145	1167	965	423	373	328	406	362	2299	2429	1649	1770	1331
Cuddapah	1357	1243	973	1100	853	420	387	294	327	235	2166	1869	1425	1652	1085
Anathapur	1127	1126	1001	1066	841	399	417	341	371	317	1878	1942	1773	1743	1442
Chittoor	1909	2018	1809	1830	1485	653	660	545	502	433	2710	2938	2344	2413	1883
Guntur	1727	1668	1438	1301	1078	555	749	476	432	388	2238	1966	1719	1672	1324
Nellore	1033	1284	849	1137	984	394	384	316	303	308	1613	1952	1624	1687	1222
Prakasham	998	845	751	693	605	349	355	296	303	291	1207	966	957	1034	779
West Godavari	1607	1493	1345	1302	1017	511	517	499	513	427	2149	1915	1594	1566	1200
East Godavari	2304	2033	1854	1989	1716	634	487	450	517	477	2713	2471	2298	2317	1947
Krishna	1180	1109	868	860	826	343	302	307	284	292	1830	1605	1183	1074	1059
Vijayawada City	1172	1306	1239	1081	743	282	214	241	267	174	1136	1346	1261	1191	796
Visakhapatnam City	994	912	1079	1106	1054	221	239	203	168	181	1149	1158	1139	1055	1026
Visakhapatnam Rural	1067	981	846	837	774	338	280	202	189	183	1611	1476	1163	1123	1069
Vizayanagaram	908	883	776	810	714	207	207	199	161	160	1329	1421	1079	1179	1057
Srikakulam	762	738	747	584	600	210	212	219	164	164	1228	1082	1002	776	771
Total	38339	38937	34826	34133	28902	11076	11046	9679	9523	8248	53666	56439	47477	46808	37931

అరణ్య రోదనలు

రోడ్డుప్రమాదాలవల్ల దేశ ఆర్థికవ్యవస్థకు ప్రతిసంవత్సరం 5000 కోట్ల రూపాయల నష్టం వాటిల్లుతుందని లెక్కలు చెబుతున్నాయి.

సంవత్సరానికి భారతదేశం మొత్తం మీద రోడ్డుప్రమాదాలలో మరణిస్తున్న వారిసంఖ్య సుమారు 1 లక్ష.

క్షతగాత్రుల సంఖ్య సంవత్సరానికి $3^1/_2$ నుండి 4 లక్షలవరకు, ఆంధ్రప్రదేశ్‌లో సంవత్సరానికి మరణిస్తున్న వారి సంఖ్య 12,000 నుండి 13,000 మధ్య. క్షతగాత్రుల సంఖ్య సంవత్సరానికి 60,000. ప్రమాదాలలో కుటుంబసభ్యులను పోగొట్టుకుని అలమటించే వారి బాధకు అంతే లేదు.

తన బిడ్డే సర్వస్వంగా 20 సంవత్సరాలు పెంచి పెద్దచేసి చేతికి అంది వచ్చాడని ఆనందిస్తున్న సమయంలో రోడ్డుప్రమాదం తన ఒక్కగానొక్క కొడుకుని అన్యాయంగా మింగేస్తే ఆర్తనాదంతో రోదిస్తున్న ఈ తల్లిని ఎవరు ఊరుకోబెడతారు.



ఈ శోకం తీర్చేదెవరు ..?

తల్లిదండ్రుల ఆలనాపాలనాలో పెరగాల్సిన పిల్లలు వీరు. పనిమీద తల్లిదండ్రులు బయటికి వెళ్ళి వచ్చేటప్పుడు తమకు బొమ్మలు, స్వీట్స్ తెస్తారని ఆశతో ఎదురుచూసే చిన్నారులు. రోడ్డుప్రమాదంలో తల్లిదండ్రులు చనిపోయి, వారిని ఇంటికి తీసుకుని వస్తే అదేమిటో కూడా తెలియని అమాయకంగా చూసే ఇలాంటి పసిహృదయాలు ఎన్నో..! వీరి ఆలనాపాలనా ఇతరుల దయాదాక్షిణ్యాల మీద ఆధారపడుతూ చెట్టుకొకరు పుట్టకొకరు వేరైపోతున్నారు. తల్లిదండ్రుల ఆప్యాయత కరవై బాలకార్మికులగాను, అనాథ శరణాలయాలలోను, బంధువుల దయాదాక్షిణ్యాల మీద పసితనం మోడు బారిపోతున్న ఇలాంటి అమాయక బిడ్డలు ఎందరో...



ఈ అమాయకపు బిడ్డల ఆలనాపాలనా ఎవరు చూస్తారు..?



తను గుర్తుంచుకోలేని వయస్సు, తను ఎదిగిన తరువాత తన తల్లిని లేక తండ్రిని ఫోటోలలో చూసుకోవడం ఎంత దురదృష్టం. ఈ లోకం తెలియని ఈ అమాయకపు బిడ్డ చేసిన పాపం ఏమిటి ? పాలిచ్చి ముద్దాడి ఉద్యోగానికి వెళ్ళిన తల్లి మరలా పాలివ్వటానికి రాకపోయే సరికి ఆకలితో ఏడవడం తప్ప, తనతల్లి ఇక రాదని రోడ్డుప్రమాదం మింగేసిందని తెలియదు ఈ పాపకు.



స్కూలుకు వెళ్ళటం పాపమా !

ఇంటి నుంచి బయలు దేరేముందు హుషారుగా తల్లికి టాటా చెప్పి స్కూలు బ్యాగ్, బాక్సులతో స్కూల్‌కి బయలుదేరి ఇంటికి తిరిగిరాని ఈ విద్యార్థి చేసిన మహాపాపమేమిటో ....!



జీవితం మున్నాళ్ళముచ్చటేనా... !

పెళ్ళిచేసుకుని అత్తవారింటికి వెళుతూ, కొత్త దంపతులుగా దైవదర్శనానికి వెళుతూ.. కాళ్ళపారాణి ఆరకముందే, పసుపుబట్టలు విడువక ముందే, ప్రయాణం లోనే రోడ్డు ప్రమాదాలలో పరలోకాలకు వెళుతున్న పెళ్ళికూతుర్లు, పెళ్ళి కొడుకులు ఎందరో..? పెళ్ళికివెళ్తూ, వస్తూ ఉన్న పెళ్ళి బృందాలే గ్రూపులు, గ్రూపులుగా చనిపోతున్నటువంటి సంఘటనలకు భారత దేశంలో కొదవేలేదు.

వృద్ధాప్యం ఒక ప్రక్క, అనారోగ్యం మరోప్రక్క, పనిచేసుకోవడానికి సహకరించని వయస్సు. కొడుకు తేవాలి, పూట గడవాలి. అనారోగ్యంతో మంచాన పడితే మందుబిళ్ళ వేసే దిక్కే ఉండదు. ఆకలితో నకనకలాడితే కనికరించి అన్నం పెట్టే వారే కరవు. చిరు వ్యాపారులు గాను, వాహనాల డ్రైవర్లగాను, క్లీనర్ల



ఈ అవ్వలకు బువ్వ ఎవరు పెడతారు ?

గాను, రోజువారీ కార్మికులు గాను పనిచేసి సంసారాన్ని ఈడ్చే వారిని సైతం ఈ రోడ్డు ప్రమాదాలు మింగేస్తున్నాయి. ఆకలితో అలమటిస్తున్న ఇలాంటి వృద్ధ, బడుగు జీవులు ఎందరో. వీరికి ఇన్సూరెన్స్ ఎప్పుడు వస్తుంది .. ? వీరు బతికుండగా వీరి ఆకలి బాధలు తీరుతాయా ?



భర్త, బిడ్డలని పోగొట్టుకున్న తల్లి

దైవ సన్నిధిలో కార్యక్రమం చేసుకుంటే శుభం జరుగుతుందని, దేవాలయాలకు వెళ్ళి అన్నప్రాసన, అక్షరాభ్యాసాలు చేసుకుంటారు. దారిలోనే మృత్యువు తన పసిబిడ్డను మింగేసి, పసుపుతాడును తెంచేస్తుంటే ఏమీ చెయ్యలేని నిస్సహాయ స్థితిలో శూన్యంలోకి చూస్తూ ఏమి చేయాలో పాలుపోక రోదిస్తున్న ఇలాంటి స్త్రీలు ఎందరో... ?



ఈ తండ్రి రోధన తీర్చేదెవరు?

ఎంతో ప్రాణంగా పెంచుకుంటున్న కన్న కొడుకును తనతోపాటుగా బయటకు తీసుకువెళ్ళి రోడ్డు ఇవతలివైపు నుండి అవతలివైపుకు దాటుతుండగా అంతలోనే వేగంగా వచ్చిన బస్సు తన కళ్ళముందే తన బిడ్డను మింగేస్తే రోధిస్తున్న ఈ తండ్రి బాధను ఎవరు తీరుస్తారు? ఇటు చావలేక అటు బ్రతకలేక జీవితాన్ని భారంగా ఈడుస్తున్న ఇలాంటి తల్లిదండ్రులు ఎందరో..?

బయటికి వెళ్ళటవేు పాపంగా ఉంది. అవయవాలు పోగొట్టుకున్న ఇలాంటి అభాగ్యులు వేలల్లో కాదు లక్షల్లో ఉన్నారు. వీరి కుటుంబభారాన్ని ఎవరు మోస్తారు. వీరు తమకు తాము భారమై కుటుంబానికి కూడా భారమౌతున్నారు.



ఈ నకరం ఏమిటి?
కృత్రిమ కాళ్ళే జీవనాధారం..

అర్ధరాత్రి ప్రయాణాలు - గ్రూపు మరణాలు



మనిషి తల్లి గర్భంలో నుండి వచ్చేటప్పుడు మాత్రమే ఒంటరిగా వస్తున్నాడు. రోడ్డు ప్రమాదాల పుణ్యమాని గ్రూపు మరణాలు ఎక్కువైపోయాయి. ఈ గ్రూపు మరణాలన్నీ 90 శాతం అర్ధరాత్రి సమయంలోను, తెల్లవారుజామున ఎక్కువగా జరుగుతున్నాయి. శుభకార్యాలకనో, తీర్థయాత్రలకనో, ఇతర వ్యాపారలావాదేవీలకనో కుటుంబ సభ్యులందరు లేక బంధువులు, స్నేహితులతో కలసి టాటాసుమోలు, క్వాలీస్‌లు, బొలేరోలు, టాటా సఫారీ లాంటి వాహనాలలో రాత్రిపూట బయలుదేరుతారు ఉదయానికి చేరుకుందామని. దారిమధ్యలోనే మొత్తం ప్రయాణం చేసేవారంతా మృత్యువు ఒడిలోకి చేరుకొన్న సంఘటనలు కోకొల్లలు.

ఒక్కొక్క కుటుంబానికి ముగ్గురు, నలుగురు పోయినవారున్నారు. వాహనాలునడిపే డ్రైవర్లకు నిద్ర లేకపోవడం, కునుకుపాటు రావడం, తెల్లవారుజామున వాతావరణం కూడా మంచుతో ఉండటం. రహదారి వెంట లైటింగ్ వ్యవస్థ లేకపోవడం వలన రహదారి సరుకురవాణా వాహనాల పార్కింగు, లారీడ్రైవర్ల విచ్చలవిడి డ్రైవింగ్ వలన గ్రూపు మరణాలు సంభవిస్తున్నాయి. సిటీలలో కంటే బయట రహదారుల మీదే ఎక్కువగా ఈ గ్రూపు మరణాలు జరుగుతున్నాయి.నిత్యకృత్యమైన మరణాలు గురించి తెలిసినా, మాకు కాదులే అనుకుంటారు. ఇది ఏ ఒక్కరికో పరిమితమైన సమస్య కాదు. నేడు ప్రపంచాన్ని వణికిస్తున్నటువంటి సమస్య. ఇది స్వయంకృతాపరాధం కాదా?

రాత్రులు జరిగిన గ్రూపు మరణాలకు సంబంధించిన కొన్ని సంఘటనలు :

1. 2007 సంవత్సరంలో జరిగిన కొన్ని విషాదకరమైన గ్రూపు మరణాలు :

సిగరెట్టు మిగిల్చిన విషాదం. ఆగస్టు 2007లో అయిదుగురి మృతి. అందులో ముగ్గురు విదేశీ సాఫ్ట్‌వేర్ ఇంజనీర్లు. రంగారెడ్డి జిల్లా మేడ్చల్‌లో

శనివారం రాత్రి వీకెండ్ ఫంక్షన్, కార్ రేస్ చూడటానికి అయిదుగురు యువకులు కారులో మేడ్చల్ వెళ్ళారు. సిగరెట్టు కోసమని ఫంక్షన్ దగ్గర నుండి సెంటరుకు వచ్చారు. అక్కడనుండి తిరిగి వెళ్తుండగా కొంపల్లి బ్రిడ్జి దగ్గర నాపరాళ్ళ లోడుతో వేగంగా వస్తున్న లారీ ఢీకొట్టింది. ముగ్గురు అక్కడికక్కడే మరణించారు, మిగతా ఇద్దరు ఆసుపత్రిలో చికిత్సపొందుతూ మృతిచెందారు. వీరిలో సత్యం కంప్యూటర్స్‌లో శిక్షణపొందటానికి దక్షిణాఫ్రికా నుండి వచ్చిన ఒక యువతి, ఇద్దరు యువకులు ఉన్నారు. ఖండాంతరాలు దాటివచ్చి ప్రమాదంలో మృతిచెందారు.

2. జూన్ 2007 :

మెదక్‌జిల్లా, జహీరాబాద్ సమీపంలో తెల్లవారుజామున జరిగిన రోడ్డు ప్రమాదంలో 8 మంది మృతి చెందారు, 11 మంది గాయపడ్డారు. వీరంతా విహార యాత్ర కోసం ట్రావెలర్స్ వాహనంలో బయలుదేరారు. క్రాస్‌రోడ్డు సమీపంలోకి రాగానే ఎదురుగా వస్తున్న లారీ మరో వాహనాన్ని ఓవర్‌టేక్ చేసే ప్రయత్నంలో వారి వాహనాన్ని బలంగా ఢీకొట్టింది. దీనితో 8 మంది అక్కడికక్కడే మరణించారు. వీరంతా మహారాష్ట్రలోని లాతూర్ జిల్లాకు చెందినవారు.

3. మే 2007 :

వరంగల్ జిల్లాకు చెందిన వ్యక్తి మహారాష్ట్రలో భివాండీ దగ్గర టీస్టాల్ నడుపుచున్నాడు. పాత టాటా సుమో కొని రిపేరు చేయించి కుటుంబసభ్యులు, బంధువులు 12 మందితో షిర్డీసాయికి పూజలు చేయటం కోసం రాత్రి అదే వాహనంలో బయలుదేరారు. నాసిక్ సమీపానికి వచ్చేసరికి తెల్లవారుజామున రోడ్డు ప్రక్కన ఆగి ఉన్న గ్యాస్ సిలెండర్ల లారీని ఢీకొట్టింది. అందులో ప్రయాణించే 10 మంది అక్కడికక్కడే మరణించారు. మిగతా ఇద్దరూ ఆసుపత్రిలో మరణించారు. వీరంతా బంధువులు, వరంగల్ వాసులే. ఇందులో ఒకే కుటుంబానికి చెందిన వారు ఐదుగురు.

4. ఆగస్టు 2007 :

నెల్లూరులో రాత్రి 10-00 గంటల తరువాత జరిగిన రోడ్డు ప్రమాదంలో ఐదుగురు సజీవ దహనమయ్యారు. అయిదవ నెంబరు జాతీయరహదారిపై

చెన్నైనుండి విజయవాడవైపున వస్తున్న కారును తెల్ల నాపరాయి లోడుతో వస్తున్న లారీ ఢీకొంది. లారీ ఆయిల్ ట్యాంక్, కారు బలంగా ఢీకొనడంతో ట్యాంక్ పేలి ఒక్కసారిగా మంటలు అలుముకున్నాయి. కారులో ప్రయాణిస్తున్న ఒక గర్భిణీ స్త్రీ, ఒక పాపతో సహా ఐదుగురు ఒకే కుటుంబానికి చెందిన వారు మంటల్లో చిక్కుకుని హాహాకారాలు చేస్తుంటే అక్కడికి చేరుకున్న వారు ఏమీ చేయలేని నిస్సహాయ స్థితిలో ఉండిపోతే ఆ మంటలలోనే మాడి మసైపోయారు.

5. మే 2007 :

కర్ణాటక ఉడిపి సమీపంలో సంభవించిన రోడ్డు ప్రమాదంలో 17 మంది దుర్మరణం పాలయ్యారు. మంగుళూరు నుండి మినీ బస్సులో రాత్రి పెళ్ళి బృందం వెళ్తుండగా ఎదురుగా వస్తున్న ప్రైవేటు బస్సు ఢీకొనటంతో ప్రమాదం జరిగింది. తొమ్మిది మంది మహిళలు ఏడుగురు చిన్నారులు అక్కడికక్కడే చనిపోయారు.

6. ఏప్రియల్ 2007 :

తమిళనాడులో రక్తసిక్తమైన రహదారులు, వేర్వేరు చోట్ల జరిగిన రోడ్డు ప్రమాదాలలో 24 మంది మృతి. నాగర్ కోవెల్ నుండి తిరునెల్వేలి వెళ్తున్న బస్సు, లారీ ఢీకొని 13 మంది అక్కడికక్కడే మృతి మరియు కాంచీపురంలో ఆరుగురు, సేలంలో లారీ బోల్తాపడి ఐదుగురి మృతి.

7. ఆగస్టు 2007 :

దుబాయ్‌లో రోడ్డు ప్రమాదంలో నలుగురు ఆంధ్రులు మృతి. అరబ్ ఎమిరేట్స్‌లో ప్రయాణిస్తున్న బస్ ఎదురుగా వస్తున్న బస్‌ను అర్ధరాత్రి ఢీకొని అక్కడికక్కడే నలుగురి మృతి. వారు ఆంధ్రప్రదేశ్ నుండి ఒక నిర్మాణ కంపెనీలో పనిచేయడానికి వెళ్ళినవారు.

8. 15-10-2007 రోడ్డు ప్రమాదంలో ఆరుగురు దుర్మరణం :

కడప-తిరుపతి జాతీయ రహదారిలో కడప సమీపంలోని నానేపల్లి వద్ద తెల్లవారుజామున జరిగిన ఘోర రోడ్డుప్రమాదంలో ఆరుగురు దుర్మరణం చెందారు. మరో ఎనిమిది మందికి తీవ్ర గాయాలయ్యాయి. వీరిలో ఇద్దరి



పరిస్థితి ఆందోళనకరం. వీరంతా రక్తసంబంధీ కులే. మహబూబ్ నగర్‌జిల్లా కొత్తూరు మండలానికి చెందినవారు. శనివారం రాత్రి కొత్తూరు నుంచి టాటా సుమోలో తిరుమలకు బయలుదేరారు. సుమోలో డ్రైవర్ సహా 16 మంది ఉన్నారు. సరిగ్గా నానేపల్లి వద్దకు రాగానే ఎదురుగా లారీ డ్రైవర్ అతివేగంగా, అజాగ్రత్తగా వచ్చి టాటాసుమోను ఢీకొట్టాడు. ఈ ప్రమాదంలో సుమో సగభాగం లారీ క్రిందకు దూసుకువెళ్ళింది.

ప్రాంతాలు వేరైనా ప్రమాదాలు తీరు ఒక్కటే. పై సంఘటనలను చూస్తే అర్ధరాత్రి ప్రయాణాలు అతి ప్రమాదకరమైనవి అని తెలియజేస్తున్నాయి. ఈ గ్రూపు మరణాల గురించి ఎంతరాసినా తరగవు.

జలకాలాటలు - జలమృత్యువు



ఇదోరకపు గర్భశోకం - ఇది ఎక్కువ అబ్బాయిలకే పరిమితమైన సమస్య.

యువత ఎక్కువగా నదులకు, సముద్ర స్నానాలకు వెళ్ళడం ప్రాణాలు పోగొట్టుకోవడం తరచుగా జరుగుతుంది. నదులకు, సముద్ర స్నానాలకు వెళ్ళడం ఆహ్లాదంగా భావిస్తారు. సమయం దొరికినప్పుడల్లా తెల్లటి ఇసుక తెన్నెల్లో పరవళ్ళు తొక్కుతూ గలగలపారే నదులను, సెలయేరులను చూడాలని స్నానం చేయాలని కుర్రకారు ఉవ్విళ్ళూరుతారు, కేరింతలు కొడుతూ స్నానాలు చేయాలని వెళతారు. ఈ నీటి ప్రమాదాల్లో ఎక్కువగా 10-25 సం॥ల మధ్య వయస్సు గల అబ్బాయిలు చనిపోతున్నారు. వారిలో హైస్కూల్ స్థాయి విద్యార్థుల నుండి ఇంజనీరింగ్ విద్యార్థుల వరకు ఉద్యోగాలు చేసే యువత కూడా ఉంటున్నారు. ఇంటి నుండి విద్యా సంస్థలకు అని వెళ్ళడం అటునుండి తల్లిదండ్రులకు తెలియకుండా నదుల స్నానాలకు వెళ్ళడం, సాయంకాలానికి బిడ్డలు తిరిగి వస్తారని ఎదురు చూసే తల్లిదండ్రులకు బాంబులాంటి బిడ్డ మరణ వార్త విని గుండె పగిలేలా రోదిస్తున్న కుటుంబాలు ఎన్నో...

ఇటీవల పిక్నిక్, హాలిడే టూర్‌లుకు వెళ్ళి నదులు, ఊబుల్లోకి జారుకుని, సముద్రపు అలలో చిక్కుకుని, నీటిలో మునిగి మరణిస్తున్న యువత సంఖ్య పెరుగుతూ ఉంది. మన ఆంధ్రప్రదేశ్‌లో కృష్ణ, గోదావరి మరియు ఇతర నదులు,

జలపాతాలకు సెలయేరులకు, వాగులకు మరియు సముద్ర స్నానాలకు వెళ్ళి అనేక మంది యువత జలదేవతకు బలైపోతున్నారు. ఒడ్డు నుండి కొంత మేర వరకు నీళ్ళలో నేలలా కనిపిస్తుంది. దిగగానే ఒక్కసారిగా ఊబిలోకి జారిపోవడం, లోతుకు వెళ్ళి ఈత సరిగా రాని వారు నీటి ప్రవాహానికి కొట్టుకుపోయి ప్రాణాలు కోల్పోతున్నారు.

కొన్ని చోట్ల నీటి ఒరవడికి ఇసుక కోతకు గురవుతుంది. ఒడ్డుకు బాగానే నీటి క్రింద నేల కనిపిస్తుంది లోపల నేల బోలుగా ఉండి 10 నుండి 20 అడుగుల వరకు గోతులు ఉంటాయి అడుగు వేయగానే ఒక్కసారే బోలుగా ఉన్న ఊబిలో కూరుకుపోవడం, ప్రవాహం ఒత్తిడికి కొట్టుకుపోవడం జరుగుతుంది. నీటిలో మునుగుతున్న వారిని రక్షించబోయి ప్రాణాలు పోగొట్టుకున్న వారు కూడా చాలా మంది ఉన్నారు. నదిలో గల్లంతైన యువకులను గజ ఈతగాళ్ళు నదిలోకి వెళ్ళి చేపలను పట్టి తెచ్చినట్లు వలలు వేసి, యువకుల శవాలను ఒడ్డుకు చేర్చే దృశ్యాలను చూస్తూంటే హృదయాలు జారిపోతున్నాయి. భారత దేశంలో వినాయక నిమజ్జనాల, ఇతర మతపరమైన కార్యక్రమాల సమయంలో కూడా ఎంతో మంది ప్రాణాలు కోల్పోతున్నారు.

ఇందుకేనా ఈ ఇంజనీరింగ్ మరియు ఇతర ఉన్నత చదువులు జీవితంలో అత్యున్నత స్థాయికి తమ బిడ్డలు ఎదుగుతారని ఊహించే తల్లిదండ్రులకు తమ బిడ్డల మరణ వార్తతో తమ ఆశలన్నీ నీళ్ళల్లో నీరు కారిపోతున్నాయి. ఉదాహరణకు 2005వ సంవత్సరంలో కృష్ణాజిల్లాలోని మున్నేరు వాగులో 15 మంది స్కూల్ విద్యార్థుల దుర్మరణం, 2007 ఫిబ్రవరిలో విజయవాడలోని ఇంజనీరింగ్ విద్యార్థులు ముగ్గురు, కృష్ణాజిల్లా వల్లూరిపాలెం గ్రామములో విహార యాత్రకు వెళ్ళి ప్రాణాలను పోగొట్టుకున్న సంఘటన, మరియు 2007 జూన్‌లో ప్రైవేటు ఇంటర్మీడియట్ కళాశాల విద్యార్థులు 5గురు కృష్ణానదిలో స్నానానికి వెళ్ళి తమ ప్రాణాలు కోల్పోయిన సంఘటన.

అలాగే జూలై 2007 సంవత్సరం హైదరాబాద్‌లోని జె.యన్.టి.యు. ఇంజనీరింగ్ విద్యార్థులు ఆదిలాబాద్ జిల్లాలోని కుంటాలా జలపాతం సందర్శించ టానికి వెళ్ళినవారు, వైజాగ్ దగ్గర అరకులోయల దగ్గరకు వెళ్ళి అక్కడ జలపాతాలలో

ప్రాణాలు కోల్పోయిన అనేక మంది విద్యార్థులు ఉన్నారు. ఇది ఒక ఆంధ్రప్రదేశ్‌లోనే కాదు దేశ వ్యాప్తంగా, విదేశాలలో కూడా విహారయాత్రలకు వెళ్ళి యువత జలదేవతకు బలైపోతున్నారు. అలాగే అక్టోబరు 2007లో నెల్లూరు శ్రీహరి కోటకు చెందిన విద్యార్థులు ముగ్గురు చెన్నైలో బుక్స్ కొనటానికి వెళ్ళి అటునుండి అటు మెరీనా బీచ్‌కి స్నానానికి వెళ్ళి ప్రాణాలు పోగొట్టుకున్న సంఘటన కూడా చాలా దురదృష్టకరమైనది.

24-11-2007న నెల్లూరుజిల్లా మైపాడు సముద్రతీరంలో నలుగురు యువ సాఫ్ట్‌వేర్ ఇంజినీర్లు సముద్ర ప్రవాహంలో కొట్టుకుని పోయారు. హైద్రాబాద్ అంబర్‌పేటకు చెందిన 9 మంది యువ సాఫ్ట్‌వేర్ ఇంజినీర్లు తమ మిత్రుని ఇంటికి నెల్లూరు వచ్చారు. ఆరోజు కార్తీకపౌర్ణమి కావడంతో అందరూ సమీపంలోని బీచ్‌కు వెళ్ళారు. అందులో ఐదుగురు యువకులు కొంత లోతుకు వెళ్ళగా ఉధృతంగా వచ్చిన అలలు వారిని లోపలకు లాగేసాయి. అయితే అలల తాకిడికి అందులో ఒకరు ఒడ్డున పడగా మిగిలిన నలుగురూ ప్రవాహంలో కొట్టుకుపోయారు. ఈ యువకుల మృత్యువాత అక్కడి వారందరి హృదయాలను కలచివేసింది.

ప్రకృతి వైపరిత్యాలు సంభవించినప్పుడు, విపరీతమైన వర్షానికి నదులు, ఏరులు పొంగి అనేకమంది అనుకోని రీతిలో చనిపోతున్నారు. అది ఊహించని ప్రమాదం. వినాయకుని నిమజ్జనాలు, దసరా నిమజ్జనాలు యితర జాతరలు మరియు కార్తీకమాసంలో వనభోజనాలు, విహారాల ద్వారా నదులలోకి వెళ్ళి చిందులు వేస్తూ ప్రాణాలు కోల్పోతున్నారు. కావాలని సరదాల కోసం వెళ్ళి ప్రాణాలు పోగొట్టుకోవడం స్వయంకృతాపరాధం.

కాబట్టి యువకులారా..! దయచేసి అత్యుత్సాహంతోకాదు ఆలోచనతో మెలగండి. యువశక్తిని సరదాలకు పోయి నీటిపాలు చేయకండి. ఎంతో ఉజ్వల భవిష్యత్తు కలిగిన మీ మేధస్సును నీటిపాలు కాకుండా మీ కుటుంబ అభివృద్ధి, సమాజ అభివృద్ధికి, దేశాభివృద్ధికి ఉపయోగించి మీ కన్నవారి కలలను సాకారం చేయండి. క్షణభంగురమైన ఆనందాలకుపోయి నిండు నూరేళ్ళ జీవితాన్ని నీటిపాలు చేయకండి. రోడ్డు ప్రమాదాలు తర్వాత యువత ఎక్కువగా లోనవుతున్నది నీటి ప్రమాదాలకే. విహారయాత్రలు వినోదంకన్నా విషాదాన్నే ఎక్కువ మిగులుస్తున్నాయి.

దారుణం సుమా....! దారి ప్రయాణం



మే 2007 ఆంధ్రజ్యోతి దిన పత్రిక వారు ప్రచురించిన కథనం

రక్తసిక్తం కాని రహదారి భూప్రపంచమంతా వెతికినా కనిపించదేమో! ప్రతి ఆరు సెకన్లకు రోడ్డు మీద ప్రమాదానికి గురై చనిపోతున్న వారి, గాయపడిన వారి ఆర్తనాదం ఒకటి వినిపిస్తూనే ఉంది. ఈ భూమ్మీద ఏటా మరణిస్తున్న వారిలో 2.3 శాతం మంది రోడ్డు ప్రమాదాల కారణంగానే కన్ను మూస్తున్నారు. భారతదేశంలో ఏటా లక్ష మందికి రోడ్లే బలి పీఠాలవుతున్నాయి. ఈ చావు గణాంకాలు పరిశీలిస్తే రోడ్డు మీద అడుగు పెట్టాలంటే వెన్ను వణుకుతుంది. నడిరోడ్డు మీద ఇలా చనిపోతున్న వారిలో 90 శాతం మంది వర్ధమాన దేశాలకు చెందిన పేదలు, మధ్యతరగతి వారే. ఈ దేశాలలో ప్రతి లక్ష మందిలో 24 మంది వరకు రోడ్డు ప్రమాదాలకు బలవుతున్నారు. ఇక చావు తప్పి కన్నూ, కాలూ లొట్టపోయిన వారూ లక్షలలోనే ఉంటారు. వీరి వ్యధను కొలవడానికి ఎలాంటి పరికరాలు లేవు గాని అదో అనంతమైన బాధ. ఇప్పుడు రోడ్డు ప్రమాదాలు ఏ స్థాయికి చేరాయంటే అవి ఆర్థిక పురోగతికి ప్రతిబంధకాలని భావించేంత.

ప్రపంచ ఆరోగ్య సంస్థ లెక్కల ప్రకారం ప్రపంచవ్యాప్తంగా ప్రతి సంవత్సరం పన్నెండులక్షల మంది రోడ్డుప్రమాదాల వల్ల దుర్మరణం పాలవుతున్నారు. అంటే రోజుకు రోడ్లు పొట్టన పెట్టుకుంటున్న జనాభా 3,242 మంది ఇంకో విషాదం. రోడ్డుప్రమాదాల కారణంగా కన్నుమూస్తున్న వారిలో

సగానికి పైగా 15-44 సంవత్సరాల వయస్సు వారే. అందుకే ఐక్యరాజ్యసమితి ఈ సంవత్సరం ఏప్రియల్ 23 నుండి 29 వరకు గ్లోబల్ రోడ్ సేఫ్ వీక్‌ని నిర్వహించి దానిని యువ వాహనచోదకులకు అంకితం చేసింది. రోడ్డు ప్రమాదాలలో మరణిస్తున్న యువకులకు హెచ్చరికగా ఉండేందుకే ఈ నిర్ణయం తీసుకున్నారు. అంతకుముందు 2004 సంవత్సరాన్ని రహదారి భద్రతా సంవత్సరంగా కూడా ఐక్యరాజ్య సమితి ప్రకటించింది. యువకులు చనిపోవడం, కుటుంబానికి ఏనాటికీ పూడ్చుకోలేని లోటును మిగులుస్తున్నది. అందుకే మితిమీరిన వేగము, తాగి వాహనాలను నడపటం, హెల్మెట్ల పట్ల చాలా ప్రభుత్వాలు నిష్కర్షగా ఉంటున్నాయి.

వాహనాలు తక్కువ - చావులు ఎక్కువ :

రోడ్డుప్రమాదాలలో భారత్‌కు ప్రత్యేక స్థానం ఉంది. ప్రపంచంలో రోడ్డుప్రమాదాల కారణంగా సంభవిస్తున్న మరణాలలో 6 శాతం మనదేశంలోనివే. అయితే ప్రపంచంలో ఉన్న వాహనాలలో మనకు ఉన్నవి కేవలం 1 శాతం వాహనాలే. దేశంలో 6 నిముషాలకు ఒక వ్యక్తి రోడ్డు కాటుకు బలవుతున్నాడని, ప్రతి 6 నిముషాలకు 10 మంది రోడ్డుప్రమాదాల కారణంగా గాయపడుతున్నారని బి.బి.సి. 2005లో ఒక కార్యక్రమంలో వెల్లడించింది.

ఆ మధ్య ఆస్ట్రేలియా, జపాన్, సింగపూర్ వంటి నగరాలలో నిర్వహించిన ఒక రోడ్డు రవాణా సర్వేలో తాత్కాలిక డ్రైవింగ్ లైసెన్సుతో వాహనాలు నడిపేవారే అధికంగా ప్రాణాలు కోల్పోతున్న విషయం వెల్లడైంది. ఇందులో ద్విచక్ర వాహనదారులైనా, కార్లు నడిపేవారైనా కూడా డ్రైవింగ్ నేర్చుకున్న మొదటి సంవత్సరంలోనే ప్రమాదాలలో చిక్కుకుని చనిపోతున్నట్టు వెల్లడైంది. వాహనాల తీరుతెన్నుల గురించి పూర్తి అవగాహన లేకపోవడం, వాహనాలను అరువు తెచ్చుకుని నడపడం, థ్రిల్ కోసం మితిమీరిన వేగంతో వెళ్ళడం, మద్యం మత్తులో వాహనాలను నడపటం వంటివి ఇందుకు ప్రధాన కారణాలు. రోజులో కనీసం 5 గంటలు నిద్రలేకుండా ఉన్నవారు వాహనాలను నడపటం, సిగరెట్టు తాగటం వంటి కారణాలు కూడా కొన్నిసార్లు రోడ్డుప్రమాదాలకు దారితీస్తున్నాయి. ఇక రాత్రివేళ వాహనాలను నడపటం కూడా రోడ్డుప్రమాదాలకు మూలమౌతున్నది.

పగటిపూట డ్రైవింగ్‌లో ఉన్న రిస్క్ కంటే రాత్రిపూట డ్రైవింగ్‌లో ఉన్న రిస్క్ మూడు, నాలుగు రెట్లు ఎక్కువ. సెల్‌ఫోన్లు ఇప్పుడు అతి పెద్ద బెడదగా పరిణమిస్తున్నాయి. రాత్రివేళ కుర్రాళ్ళు ఇద్దరేసి, ముగ్గురేసి ఎక్కి వెళ్ళటం కూడా ప్రమాదాలకు కారణమే. చోదకుడు, అతని వెనుక మరోవ్యక్తి మాత్రమే ఉంటే ప్రమాదాలు జరగడానికి అవకాశాలు తక్కువ అని సర్వేలు చెబుతున్నాయి.

మలేషియా ప్రభుత్వమైతే నూనూగు మీసాల నూతన యవ్వనంలో ఉన్న పిల్లలు రోడ్డు ప్రమాదాలలో చనిపోకుండా నిరోధించడానికి అనుసరించిన పద్ధతి వాహనాలు నడపటానికి చట్టబద్ధంగా ఉండవలసిన వయస్సుని పదహారు నుంచి పద్దెనిమిది సంవత్సరాలకు పెంచటం. తరువాత న్యూజిలాండ్, ఆస్ట్రేలియా, కెనడా, అమెరికాలు మలేషియాను అనుసరించాయి.

నిజానికి న్యూజిలాండ్ ఒక వినూత్న రీతిలో యువతరానికి లైసెన్సులు ఇచ్చే విధానం ప్రారంభించింది. దానినే గ్రాడ్యుయేటెడ్ డ్రైవర్ లైసెన్సింగ్ విధానం అంటారు. అంటే దశల వారీగా లైసెన్సు ఇస్తారు, పదిహేనో ఏట మొదలు పెట్టి, ఇరవై నాలుగేళ్ళు వచ్చే వరకు రకరకాల పరీక్షలు జరిపి చివరికి పూర్తి స్థాయి లైసెన్సు ఇస్తారు. దీనితో తీవ్ర స్థాయిలో జరిగే రోడ్డు ప్రమాదాలను 8 శాతం తగ్గించగల్గారు. ఆస్ట్రేలియా కూడా మూడింట ఒక వంతు ప్రమాదాలను నిరోధించగల్గింది. మనదేశంలో కూడా ఇలాంటి ప్రయత్నాలు ఇప్పుడిప్పుడే మొదలౌతున్నాయి. రోడ్డుప్రమాదాల నివారణ, ప్రమాదాలలో గాయపడిన వారిని రక్షించడంలో తీసుకోవలసిన జాగ్రత్తలు, సుఖప్రదమైన డ్రైవింగ్ వంటి అంశాలపై గౌహతిలో ఈ మధ్య బస్సు, టాక్సీల డ్రైవర్లు 300 మందికి తర్ఫీదు ఇచ్చారు. భావి భారత పౌరులకు రోడ్ల గురించి ఇతర ప్రమాదాల గురించి నిరంతరం వివరించే ప్రక్రియ ఇప్పుడు దేశంలో పలుచోట్ల సాగుతుంది. ఐక్యరాజ్య సమితి ప్రకటించిన రోడ్ సేఫ్టీ వీక్‌ను కొన్ని రాష్ట్రాలు జరిపి ప్రజలలో చైతన్యాన్ని కలిగించడానికి ప్రయత్నించాయి.

నిరోధించవచ్చు :

న్యూజిలాండ్ తదితర దేశాల అనుభవాలను బట్టి రోడ్డుప్రమాదాలు చాలా వరకు నిరోధించగలమని గుర్తించారు. అలాగే రోడ్డు ప్రమాదాలలో అడ్డూ

అదుపు లేకుండా జరిగిపోతున్న ప్రాణ నష్టాన్ని కూడా అరికట్టవచ్చునని సర్వేలు చెబుతున్నాయి. ఇందుకు ప్రధానంగా అనుసరించవలసిన అంశాలు హెల్మెట్‌ధారణ, కారులో అయితే బెల్టుల వాడకం తప్పని సరిచేయాలి. తాగి వాహనాలు నడపడాన్నీ పూర్తిగా అరికట్టాలి. శాస్త్రీయ పద్దతిలో రోడ్డు నిర్మాణం కూడా ప్రమాదాల నివారణకు ప్రధమ సోపానం అవుతుందని అనేక ఉదాహరణలు చెబుతున్నాయి. హెల్మెట్ ధారణ ఎంత ఉపయోగమో, ఎన్నో దేశాల సర్వేలు వెల్లడిస్తున్నాయి. హెల్మెట్ ధరించని వారికి అది ధరించని వారి కంటే చనిపోయే అవకాశాలు 20 రెట్లు ఎక్కువ. ముఖ్యంగా రోడ్డుప్రమాదంలో క్షతగాత్రులు మరణానికి దారితీసే తలగాయం నుండి హెల్మెట్ రక్షిస్తుంది. థాయిలాండ్‌లో మోటార్ సైకిలిస్టులు హెల్మెట్ ధరించడాన్ని తప్పనిసరి చేస్తూ చట్టం తీసుకువచ్చిన తరువాత ప్రమాదాలలో తీవ్రంగా గాయపడుతున్న వారి సంఖ్య 56 శాతానికి తగ్గింది.

గోల్డెన్ అవర్ :

రోడ్డుప్రమాదాలలో గాయపడిన వారంతా దాని తీవ్రత వల్లనే మరణించడం లేదు. సరైన సమయంలో వైద్యం అందక మరణిస్తున్నవారే వీరిలో ఎక్కువ. ప్రమాదం జరగడానికి వైద్యం అంది అమూల్యమైన ప్రాణం దక్కడానికి మధ్య ఆ క్లిష్ట సమయాన్నే వైద్య పరిభాషలో గోల్డెన్ అవర్ అంటారు. ఇందుకు అవసరమైనది. ప్రత్యేక వైద్య సంస్థ. గోల్డెన్ అవర్‌లో తొలి కొద్ది నిమిషాలలో అవసరమయ్యేది, ప్రథమ చికిత్స. ఆ తరువాత అన్ని సదుపాయాలు వున్న ఆసుపత్రికి పరిస్థితి విషమించకుండా తీసుకువెళ్ళవలసి ఉంటుంది. అంతే కాదు తీసుకువెళ్ళిన ఆసుపత్రి స్థాయినిబట్టి క్షతగాత్రుడి ప్రాణం ఆధారపడి ఉంటుంది. అనస్థిటిస్టు, న్యూరో సర్జన్, అర్థోపెడిక్ నిపుణుడు, జనరల్ సర్జన్, ప్లాస్టిక్ సర్జరీ చేసే వ్యక్తి అందుబాటులో ఉన్న ఆసుపత్రికి తీసుకువెళ్ళాలి. 1970లో జరిగిన 500 రోడ్డు ప్రమాదాలను పరిశీలిస్తే ఇలాంటి ఆసుపత్రికే ఎందుకు తీసుకువెళ్ళాలో అర్థం అవుతుంది. ఇందులో 273 మంది ఆసుపత్రికి తీసుకువెళ్తుండగా మరణించగా, ఆసుపత్రిలో చేర్చిన కొద్దిసేపటికే మరికొందరు మరణించడం కనిపిస్తుంది. వారికి సకాలంలో సహాయం అంది ఉంటే పరిస్థితి మరోలా ఉండేదేమో.

రోడ్డు ప్రమాదాల అడ్డా ఆంధ్రప్రదేశ్ :

ఆంధ్రప్రదేశ్‌లో రోడ్ల పరిస్థితి మరీ భయానకం. గతంలో ఎన్నడూ లేనంతా దారుణంగా రోడ్డుప్రమాదాలు జరుగుతున్నాయి. ప్రజల ప్రాణాలు ధూళిలో కలిసిపోతున్నాయి. రాష్ట్రంలో మొత్తం వాహనాల సంఖ్య 31-3-2005 నాటికి 67,18,733. ఆంధ్రప్రదేశ్ రోడ్ సేఫ్టీ అథారిటీ ఇచ్చిన వివరాల ప్రకారం 2007 జనవరి, ఫిబ్రవరి మాసాలలో సగటున రోజుకు 131 రోడ్డు ప్రమాదాలు సంభవించాయి. ఆ రెండుమాసాలలోనే 36 మంది చనిపోయారు. 179 మంది గాయ పడ్డారు. 2006వ సంవత్సరం జనవరి, ఫిబ్రవరి మాసాలలో ప్రమాదాల సంఖ్య 117 కాగా వాటిలో ప్రాణాలు కోల్పోయిన వారు 36 మంది. గాయాలతో బయటపడినవారు 164 మంది. ఇందుకు ప్రధానకారణం దురుసుగా వాహనాలు నడపడం. మద్యంమత్తులో డ్రైవింగ్ చేయడం, ట్రాఫిక్ నిబంధనల బేఖాతర్, సంబంధిత ప్రభుత్వ శాఖల మధ్య సమన్వయం లేక పోవడం కూడా దీనికి తోడైయింది. పోలీసు శాఖ, రవాణ, రోడ్డు రవాణ శాఖలు, వైద్యశాఖ, పంచాయితీ రాజ్ శాఖ ఎవరికి వారే యమునా తీరే అన్న తీరులో ఉంటున్నాయన్నది ప్రధాన ఆరోపణ. రోడ్డు సేఫ్టీ అథారిటీకి సాక్షాత్తు రాష్ట్ర ముఖ్య మంత్రి నాయకత్వం వహిస్తున్నారు. రోడ్డు భద్రతకు సంబంధించి ఈ ఆథారిటీ ప్రపంచ ఆరోగ్య సంస్థ, ఐక్యరాజ్య సమితి పర్యవేక్షణలో పనిచేయాలి. అయితే ఇవన్నీ కాగితాలకే పరిమితం. ఈ ఆథారిటీని చట్టపరంగా బలోపేతం చేయాలన్న సంకల్పం కూడా మాటలకే పరిమితమైంది. రోడ్ల భద్రత కోసం తనిఖీలు జరపడానికి 500 వాహనాలు అవసరం. కాని 60 క్వాలిస్‌లను మాత్రమే ప్రభుత్వం సమకూర్చింది.

పునరావాసం ముఖ్యం :

రోడ్డు ప్రమాదాలలో వికలాంగులయిన వారికి పునరావాసం కల్పించడం కూడా ముఖ్య అవసరమే. రోడ్డు నెత్తుటితో తడిసినప్పుడల్లా ఈ ప్రమాదంలో 4గురు మరణించారు అన్న ప్రధానవాక్యానికి అనుబంధంగా మరో 6గురు గాయపడ్డారు అని కూడా ఉంటుంది. వార్త చదివేటప్పుడు దీని సంగతి పట్టించుకునే వారు ఉండరు. ఇలాంటి వారు కూడా ఏటా రెండు కోట్లనుండి 5 కోట్ల వరకు

తమకు తాము భారంగా భావించుకొంటూ ప్రపంచానికి కూడా భారంగా తయారవుతున్నారు. గాయపడి మంచం మీదే జీవితమంతా గడిపేవారు ప్రపంచమంతటా కనిపిస్తారు. అమెరికావంటి అభివృద్ధిచెందిన దేశాలలో గాయపడి దేనికి కొరగాకుండా పడి ఉన్నవారు 53 లక్షల మంది. మొత్తం అమెరికా జనాభాలోనే 2 శాతం అసలు అక్కడ ఒక సంవత్సరం క్షతగాత్రులు అవుతున్నవారిలో 49 శాతం వరకు రోడ్డుప్రమాదాలలో మెదడుకు దెబ్బతగిలి జీవచ్ఛవంలా బతుకుతున్నవారే. హెల్మెట్ ధరించడం, కార్లకైతే సీటు బెల్టు ధరించడం ఇలాంటి ప్రమాదాలను నివారించడానికి సరైన మార్గమని ఇప్పుడు అమెరికా భావిస్తోంది. ఇరుకురోడ్లు, వాహనాల రద్దీ, నిర్లక్ష్యపు డ్రైవింగ్ వంటి అంశాలతో రాష్ట్రంలో నిత్యం ప్రమాదాలు జరుగుతూనే ఉన్నాయి. వీటిని అరికట్టడానికి ఎంతో కృషి కావాలి. అయితే అంతదాకా ప్రాణాలను రోడ్లపాలు చేయడం అన్యాయం. ప్రమాదాలను అరికట్టలేక పోయినా ప్రమాదాలు జరిగినప్పుడు సాధ్యమైనంత వరకు ప్రాణాలనైనా దక్కించుకోవాలి.

తొలి ప్రమాదం :



తొలి రోడ్డు ప్రమాదం ఎప్పుడు జరిగింది...? రోడ్డు ప్రమాదంలో గాయపడిన సంఘటన మరణించిన సంఘటన రెండు 1896లో సంభవించడం విశేషం. ఆ సంవత్సరం మే 30న న్యూయార్క్ మహానగరంలో సైకిల్ పై వెళ్ళుతున్న ఒక వ్యక్తిని ఒక మోటార్ సైకిల్ ఢీ కొట్టింది. అతడు గాయపడ్డాడు. ఇదే రోడ్డు ప్రమాదంలో గాయపడిన తొలి సంఘటనగా ప్రపంచ చరిత్రలో నమోదయింది. అదే సంవత్సరం ఆగష్టులో లండన్‌లో ఒక పాదచారిని ఒక మోటార్ సైకిల్ ఢీ కొట్టడంతో అతడు (అదే నెల 17న) మరణించాడు. మరణానికి దారితీసిన తొలి రోడ్డు ప్రమాదంగా ఈ ఘటన రికార్డులకు ఎక్కింది. ప్రపంచ వ్యాప్తంగా 1997నాటికి రోడ్డు ప్రమాదాల మరణాల సంఖ్య 2,50,00,000లకు చేరింది. నిజానికి కొన్ని దేశాల జనాభాయే ఇంత..!. 2020 నాటికి మానవాళి చావుకు కారణమయ్యేవాటిలో రోడ్డు ప్రమాదాలు 3వ స్థానంలోకి రానున్నాయి. ఇంతకు ముందు రోడ్డు ప్రమాదాలు 11వ స్థానంలో ఉండేవి.

దారి కాసిన మృత్యువు



ఈనాడు దినపత్రికలో ప్రచురితమైన కథనాల నుండి

రాష్ట్రంలో రహదారుల నెత్తుటి దాహం నానాటికి పెరిగిపోతుంది. దూసుకొస్తున్న మృత్యుశకటాల ధాటికి ఎన్నో కుటుంబాలు చిందర వందరై పోతున్నాయి. కాళ్ళపారాణి ఆరక ముందే భర్త రోడ్డుప్రమాదంలో కన్నుమూస్తే, వార్ధక్యంలో ఆసరా అవుతాడనుకున్న కొడుకును నడివీధిలో మృత్యు శకటం మింగేస్తే ఆ కుటుంబాల్లో రేగే శోకాగ్నుల్ని ఆర్పటం ఎవరి తరం.

సద్దాం హుస్సేన్‌ను ఎంత అమానుషంగా, దారుణంగా చంపేశారో చూసిన నిఖిల ప్రపంచం నివ్వెర పోయింది. అనేక దురాగతాలకు మారుపేరయిన సద్దాం వంటి నియంత కూడా దారుణంగా మరణించాలని మానవతావాదులెవ్వరు కోరుకోరు. మరి రోడ్డు మీదకు రావటమే పాపంగా ఏటా రాష్ట్రంలో వేల మంది చనిపోతుంటే మన ప్రభుత్వాలు ఏం చేస్తున్నాయ్. కొద్దిపాటి హడావుడి చేస్తున్నాయి. 2003 నుండి ఇరాక్ మీద యుద్ధం ప్రారంభమైనది మొదలు నేటి వరకు చనిపోయిన అమెరికా సైనికుల సంఖ్య కేవలం 3,000 పైన. మరి మన రాష్ట్రంలో యుద్ధం కన్నా, ఉగ్రవాదం కన్నా ఘోరంగా సంవత్సరానికి సుమారు 11,500 మంది చనిపోతున్నారు.

రోడ్డు ప్రమాదాలలో ఎక్కువ (60%) జాతీయ, రాష్ట్ర రహదారుల పైనే జరుగుతున్నాయి. దేశం మొత్తంమీద 100 మంది మరణిస్తే అందులో ఆంధ్రప్రదేశ్‌లో 12 శాతం. నిజానికి ఇవన్నీ రోడ్డు మీదకు రావాలంటేనే భయం

పుట్టించే గణాంకాలు. అంతకుమించిన భయానక దృశ్యాలు కళ్ళెదుట కనిపిస్తున్నాయి. ప్రగతిబాటలు పరవాల్సిన రోడ్లు ఇలా మృత్యునిలయంగా మారడమేమిటో...? ఎప్పటి కప్పుడు రోడ్డు ప్రమాదాలు పోటెత్తుతుండటానికి మూలకారణం ఏమిటో..? ఈ ప్రశ్నకు సమాధానం ఒక్కటే ! రహదార్లు బలిపీఠాలుగా మారాయి. ప్రతిఏటా వేలసంఖ్యలో మరణాలు జరుగుతుంటే కాళ్ళు, కీళ్లు విరిగి క్షతగాత్రులైన వారి సంఖ్య లక్షలలో ఉంటుంది. పెద్దపెద్ద యుద్ధాల్లో మాదిరిగా ఇంతంత మంది ఇలా నిష్కారణంగా నేలరాలిపోవటమేమిటి ? సంపాదించే వ్యక్తి గాయపడితే, వికలాంగుడైతే, మరణిస్తే కుటుంబాలు రోడ్డున పడతాయన్న ధ్యాస, బాధ్యత లేక పోవడం, ఇలాంటి సందర్భాలలో చట్టపరమైన ఏర్పాటులేకపోవటానికి విచారించాలి.

రోడ్డుప్రమాదాలలో 75 శాతం డ్రైవర్ల తప్పిదంవల్ల, 5 శాతం పాదాచారుల పొరపాట్లవల్ల, 3 శాతం వాహనాల సాంకేతిక లోపంవల్ల, 2 శాతం రోడ్లు బాగుండక, 3 శాతం ప్రతికూల వాతావరణంవల్ల, 10 శాతం మానవ తప్పిదాలవల్లే, ప్రమాదాలు జరుగుతున్నాయని గణాంకాలు చెబుతున్నాయి. దీనిని బట్టి చూసినా 5 ప్రమాదాలలో 4 ప్రమాదాలకు బాధ్యులు వాహనాలను నడిపేవారే. రాష్ట్రంలో అనేక పట్టణాలలో సిగ్నల్స్ వ్యవస్థలేదు. రవాణాశాఖకు, పోలీస్‌శాఖకు నేటికి సమన్వయం లేదు.

ప్రపంచవ్యాప్తంగా రోడ్డు ప్రమాదాలలో మరణిస్తున్న వారిలో 10 శాతం భారతీయులేనని తెలుతుంది. ఈ దేశంలో జాతీయ రహదార్లమీదే ఏటా దాదాపు లక్షల మంది మరణిస్తున్నారు. సామాన్యులేకాకుండా రాజకీయ నాయకులు కూడా దీనిబారిన పడుతున్నారు.వారిలో రాజేష్ పైలట్, అబ్రార్ అహ్మద్, సాహెబ్ సింగ్ వర్మ మొదలగు వారే.., ప్రణబ్ ముఖర్జీ, అసల్ జోగి, రాజ్‌నాథ్ సింగ్ ఇంకా అనేక మంది నాయకులు దాని నుండి తప్పించుకున్న వారే అయినప్పటికీ వాటి నిరోధానికి ఏలాంటి చొరవా లేదు. ఏటా లక్షల సంఖ్యలో రోడ్డు ప్రమాదాల మీద కడతేరుతున్నా చట్ట సభ్యుల్లో కనీస చర్చ కూడా లేదు. చట్టాలను మార్చాల్సిన అవసరాన్ని నాయకులు గుర్తించటం లేదు. సంపాదించే వ్యక్తి మరణిస్తే, గాయపడితే కుటుంబాలు రోడ్డున పడతాయన్న ధ్యాస లేకపోవటాన్నీ, ఇలాంటి సందర్భాలలో చట్టపరమైన ఏర్పాట్లు లేకపోవటాన్ని కోర్టులు కూడా తప్పుపడుతున్నాయి.

రహదారుల్ని శాస్త్రీయంగా నిర్మించటం వాహనాల పటుత్వాన్ని, డ్రైవర్ల డ్రైవింగ్ సామర్థ్యాన్ని క్రమము తప్పకుండా పరీక్షించే ఏర్పాట్లుండటం అవసరం. పొరపాటున ప్రమాదం జరిగితే ప్రాణ నష్టాన్ని కనిష్ట స్థాయికి పరిమితం చేసేలా ఆరోగ్య సేవలను అందుబాటులో వుంచటం, తప్పు ఎవరిదో వెంటనే నిర్ధారించి దోషులను కఠినంగా శిక్షించే ఏర్పాటు వుండాలి. మితిమీరిన వేగాన్ని నియంత్రించేలా ఆయా కంపెనీలను ఒప్పించటం మరియు జనజాగృతి కార్యక్రమాలను చేపట్టడం సత్ఫలితాన్నిస్తాయి. మందుకొట్టి భారీ వాహనాలు నడిపే డ్రైవర్లే యమ కింకరులవుతున్నారు. దేశమే మందు బజారుగా తయారు అయితే ఇలాంటి డ్రైవర్ల స్పీడుకు పగ్గాలు వేసేది ఎవరు...? అను నిత్యం నెత్తురోడకుండా ఉండటానికి చేపట్టదగిన 157 సూచనల చిట్టాలను దగ్గర పెట్టుకొన్న రవాణా శాఖ ఎవరి కర్మకు వారు బాధ్యులన్నట్లుగా వ్యవహరిస్తోంది. రోడ్లు సామాజిక ఆస్తులు. వాటి మీద ప్రయాణం కొన్ని నిబంధనలకు లోబడి నడచుకున్నప్పుడే అందరికీ భద్రత వుంటుంది. భయంకర యుద్ధాలు, ప్రాణాంతక వ్యాధులు, ప్రకృతి వైపరీత్యాలను మించి సామూహిక జనజీవనంలో రికార్డులు బద్దలు కొడుతున్న ఘనత ప్రమాదాలది. ప్రమాదాల పుణ్యమా అని దేశ పౌరులకు రాజ్యాంగం ప్రసాదించిన జీవించే హక్కు రహదార్ల పై నేడు దిక్కులేకుండా పోయింది.

వాహనం నడపడానికి సంబంధించిన నేరాలలో వసూలు చేస్తున్న అపరాధ రుసుము ప్రభుత్వానికి ప్రధాన ఆదాయ వనరుగా మారింది. లైసెన్సు లేకుండా వాహనాన్ని నడపటం, రిజిస్ట్రేషన్లూ, అనుమతులూ లేని వాహనాలను యధేచ్ఛగా రోడ్ల మీద పరుగులెత్తించడం చట్ట ప్రకారం నేరాలే. ఈ నేరాలకు బాధ్యులైన వారిని కఠినంగా శిక్షిస్తే... ప్రభుత్వ ఆదాయ వనరులు కొంతమేరకు మూసుకు పోతాయి. దీనితోపాటు, రోడ్ ట్రాన్స్‌పోర్ట్ అథారిటీ ఉద్యోగులకు, పోలీసు వర్గాలకు ఇబ్బడి ముబ్బడిగా అక్రమ ఆదాయాన్ని సమకూరుస్తున్న అడ్డదారులూ మూతపడతాయి. వారు ఈ 'ఆదాయ మార్గా'లను మూసివేసి చట్టప్రకారం శిక్షలు పడేలా చూసేందుకు అవసరమైన న్యాయ ప్రక్రియను ఆశ్రయించడానికి స్థిరంగా లేకపోవడం వల్లే రహదారి భద్రతను ప్రశ్నార్థకంగా మారుస్తున్న మౌలిక నేరాలన్నీ చలాన్లతోనో, మామూళ్ళతోనో సర్దుబాటైపోతున్నాయి. చట్టాల అమలుకు

వృత్తి ధర్మంగా సహకరించాల్సిన వారే ఇలా అరాచక ప్రవృత్తిలో కూరుకుపోయినప్పుడు సెన్సర్లు, డిటెక్టర్లు, రాడార్‌గన్‌లు అంటూ పశ్చిమ దేశాల్లోని విధానాలతో ఇక్కడ ప్రయోగాలకు పూనుకోవడంవల్ల ఖర్చు ఎక్కువ ప్రయోజనం తక్కువ.

రోడ్డుప్రమాదాలలో మరణించిన వారిసంఖ్యను ప్రామాణికంగా తీసుకుంటే ఆంధ్రప్రదేశ్ దురదృష్ట కరమైన రీతిలో ముందుకు దూసుకుపోతోంది. 2001లో నాలుగోస్థానంలో ఉన్న మనరాష్ట్రం, 2002లో మూడోస్థానానికి, 2003లో ప్రథమస్థానానికి ఎగబాకింది. అందుబాటులో ఉన్న గణాంకాలను బట్టి ఆ తరవాతి సంవత్సరంలోనూ మొదటిస్థానంలోనే కొనసాగింది. రోడ్డు ప్రమాదాలకు స్థూలంగా కారణాలు రెండు. మొదటిది, వాహనం ఏ స్థితిలో ఉందన్నది. రెండోది వాహనం నడుపుతున్న వ్యక్తి స్థితి ఎలా ఉందన్నది. అత్యధిక సందర్భాలలో డ్రైవర్ల మద్యపానం ప్రమాదాలకు మూలహేతువు. వేగాన్ని గొప్పదనంగా భావించి దూసుకుపోయే యువకులు కూడా పెద్దసంఖ్యలో ప్రమాదాలకు కారణమవుతున్నారు. ప్రయాణికులకు ఏ మాత్రం రక్షణ ఇవ్వని ఆటోరిక్షాలలో, కాలంచెల్లిన వాహనాలలో విధిలేక ప్రయాణిస్తున్న వారు తరచూ ప్రమాదాలలో బలవుతున్నారు. డిపోలను రద్దు చేయాలని ఇటీవల ఓ అడుగు ముందుకు, తరువాత ఓ అడుగు వెనక్కు వేసిన అర్టీసీ యాజమాన్యం అసమర్థతకు ప్రైవేటు వాహనాలలో ప్రయాణికుల రవాణాను నియంత్రించలేని ప్రభుత్వ క్రియాశూన్యత తోడుకావడంతో రోడ్లు తరచూ నెత్తురోడుతున్నాయి.

అంతకుమించిన భయానక దృశ్యాలు నిత్యం కళ్లెదుట, వార్తలలో కనిపిస్తూనే ఉన్నాయి. రోడ్లు సామాజిక ఆస్తులు. వాటిమీద ప్రయాణం ఖచ్చితంగా నియమనిబంధనలకు లోబడినప్పుడే అందరికీ భద్రత సమకూరుతుంది. డ్రైవింగ్ రాకపోయినా లైసెన్సులు ఇచ్చే, లైసెన్సు లేకపోయినా వాహనం నడిపేందుకు అనుమతించే, నిబంధనలతో నిమిత్తం లేకుండా మోటారువాహనాలను ముందుకు దూకించే అవకాశాలు పుష్కలంగా వున్న పరిస్థితిలో లేనిది, కనిపించనిది ప్రభుత్వమే అవుతుంది.

రాష్ట్రంలో అన్నిరకాల వాహనాల సంఖ్య 68 లక్షల పైచిలుకు. వాటిలో లారీలు, సరుకు రవాణా వాహనాలు, ఆర్.టి.సి. ప్రైవేటు బస్సుల సంఖ్య మూడున్నర లక్షలు, పంచాయితీరాజ్ పరిధిలోని రోడ్లను మినహాయిస్తే రాష్ట్రంలోని రహదార్ల పొడవు 69 వేల కిలోమీటర్లని, రోడ్డుప్రమాదాలు అధికంగా జరిగే వీలున్న ప్రాంతాలు నాలుగువేల పైమాటేనని ప్రభుత్వానికి తెలుసు. రోడ్డు ప్రమాదాల్లో సగటున రోజుకు 36 మంది మరణిస్తున్న రికార్డు ఆంధ్రప్రదేశ్‌ను దేశంలోనే అగ్రస్థానంలో నిలబెడుతోంది. అమూల్య మానవవనరుల్ని అర్ధాంతరంగా కబళిస్తున్న రోడ్డుప్రమాదాల నివారణకు ఉద్యమస్ఫూర్తితో కదంతొక్కుతున్న దేశాలు సత్ఫలితాలు సాధిస్తున్నాయి. అందుకు భిన్నంగా ఇక్కడి ఏలికల పసలేని ప్రకటనలతో సరి సమన్వయంతో సాగాల్సిన బహుముఖ కార్యాచరణ ఊహలేకుండా ఏ ఒక్క విభాగమో హడావుడి పడితే ప్రయోజనమేముంటుంది...?

వాహనాలు పెరుగుతున్నాయి కాబట్టి ప్రమాదాలూ పోటెత్తుతున్నాయున్న వాదనే అసంబద్ధం. ప్రపంచవ్యాప్తంగా ఉన్న వాహనాల్లో ఇండియాలో ఉన్నవి ఒక్క శాతంలోపే అయినా, ప్రమాదాలుమాత్రం పది శాతానికి చేరటం ఆందోళనకర పరిణామం. వాహనాల వేగాన్ని నియంత్రిస్తే ప్రమాదాలు తగ్గుతాయని భావిస్తున్న వారు-ప్రాథమిక స్థాయిలో లైసెన్సుల జారీ ప్రక్రియే లోపభూయిష్టంగా మారిన వాస్తవాన్ని గుర్తించ నిరాకరిస్తున్నారు. లంచం ఇచ్చి లైసెన్సు పొందిన వారు ట్రాఫిక్ నియమోల్లంఘన నేరాలన్నింటినుంచీ లంచం ఇచ్చే తప్పించు కొంటున్నారు. రాక్షస డ్రైవింగ్‌తో ప్రాణాలు హరించినా కఠిన దండనలు లేకపోబట్టి, మళ్ళీ లంచం ఇచ్చి స్టీరింగ్ పట్టగలుగుతున్నారు. తప్పతాగి కారు నడిపిన నేరానికి దేశాధ్యక్షుడి కుమార్తెను కూడా దండించిన పటిష్ఠ యంత్రాంగం అమెరికాలో ఉంది. జాతీయ రహదార్లపై మందుషాపులు పెట్టి ప్రజల ప్రాణాలతో చెలగాట మాడుతున్న తీరు రాష్ట్ర సర్కారు ప్రయోజకత్వంలో యథేచ్ఛగా సాగిపోతోంది. ఈ దురవస్థనంతా దునుమాడితేనే గాని రహదార్లపై యముని మహిషపు లోహఘంటికల సవ్వడి ఆగదు, ప్రజాజీవనమూ తెరిపిన పడదు.

లైసెన్స్ పొందే విధానం

R.T.O. ఆఫీసు నుండి ఈ క్రింది విధంగా లైసెన్సు జారీ చేస్తారు :

లైసెన్స్ పొందడానికి
1. 18 సంవత్సరాలు వయస్సు నిండి ఉండాలి.
2. విద్యార్హత 8వ తరగతి తప్పని సరిగా పాస్ అవ్వాలి.
3. నివాస ధృవీకరణ పత్రము.
4. ప్రభుత్వ ఫీజు ఉంటుంది.

(L.L.R) : పైవన్నీ R.T.O. కార్యాలయములో అందజేస్తే కంప్యూటర్ పరీక్ష నెగ్గిన వారికి L.L.R. (LEARNER LICENCE) ఇస్తారు. L.L.R. తీసుకున్న తర్వాత '6' నెలలలోపులో డ్రైవింగ్ లైసెన్సు ఇస్తారు.

L.M.V. : L.L.R. తీసుకున్న 30రోజుల తర్వాత 6 నెలలులోపు బైకులు, కార్లు మొదలగు సొంత వాహనాలు నడపటానికి లైట్ మోటార్ వెహికల్ డ్రైవింగ్ లైసెన్స్‌ని జారీ చేస్తారు.

HEAVY : లైట్ వెయిట్ మోటారు వెహికల్ లైసెన్సు (ఎల్.ఎమ్.వి) ఉండి 21 ఏళ్ళు నిండినవాళ్ళు మాత్రమే హెవీ వెహికల్ లైసెన్సుకు అర్హులు. రవాణేతర ఎల్.ఎం.వి.లో ఏడాది అనుభవం ఉన్నవారు హెవీ వెహికల్ లైసెన్సుకు అర్హులు. వీరు హెవీ వెహికల్ విభాగంలో ఎల్.ఎల్.ఆర్. తీసుకొని 30 రోజుల పాటు గుర్తింపు పొందిన డ్రైవింగ్ స్కూలులో శిక్షణ పొందాలి. తర్వాత నిబంధనల ప్రకారం డ్రైవింగ్ పరీక్షలు హాజరై ఉత్తీర్ణత సాధిస్తే హెవీ లైసెన్సు ఇస్తారు.

అంతర్జాతీయ లైసెన్సు : విదేశాల్లో మన డ్రైవింగ్ లైసెన్సు చెల్లదు. అక్కడ వాహనాలు నడిపేందుకు ప్రత్యేకంగా అంతర్జాతీయ లైసెన్సు కావాల్సి ఉంటుంది. దీనికోసం మీ పాస్‌పోర్టు, వీసా, డ్రైవింగ్ లైసెన్స్ (ఒరిజినల్) వాటి ఫోటోస్టాట్ కాపీలు, ఒక పాస్‌పోర్టు ఫోటోతో పాటు నిర్దేశించిన ఫీజు జమచేస్తే అంతర్జాతీయ లైసెన్సు ఇస్తారు. ఇది ఒక ఏడాదిపాటు పనిచేస్తుంది.

గేరులులేని 50 సిసి లోపు సామర్థ్యం గల ద్విచక్ర వాహనాలు నడపటానికి తల్లి లేక తండ్రి ఇచ్చిన హామీ పత్రం ప్రకారం 16 సం॥లు నిండిన వారికి లైసెన్సు ఇస్తారు.

తప్పులు - శిక్షలు

వాహనాలు నడుపుతున్న వారు విధిగా పాటించవలసినవి :

1. డ్రైవింగ్ చేసేవారు సక్రమమైన లైసెన్సు కలిగియుండాలి.
2. సురక్షితమైన డ్రైవింగ్ చేయాలి.
3. విధిగా హెల్మెట్‌లు ధరించాలి.
4. కారు నడిపేటప్పుడు సీటుబెల్టు పెట్టుకోవాలి.
5. వాహనాలు నడిపేటప్పుడు సెల్‌ఫోన్లు వినియోగించరాదు.
6. మద్యపానం సేవించి డ్రైవింగ్ చేయరాదు.
7. కాలుష్యరహిత వాహనాన్ని వినియోగించాలి.
8. వాహనాలకు తప్పనిసరిగా ఇన్సూరెన్స్ కల్గిఉండాలి.
9. 18 సంవత్సరాలలోపు వారు డ్రైవింగ్ చేయరాదు.
10. వాహనాలను అతివేగంగా నడపరాదు.
11. పొరపాటున ప్రమాదం జరిగితే గాయపడినవారిని చూస్తూ వెళ్ళకండి, వెంటనే ఆసుపత్రికి తరలించండి.

రూల్స్‌ను అతిక్రమించిన వారికి మోటారు వాహనాల చట్టం క్రింద ఈక్రింది శిక్షలను విధిస్తారు

1. డ్రైవింగ్ లైసెన్సు లేకపోతే :

చట్టం 181వ సెక్షన్ క్రింద 3 నెలల వరకు జైలు శిక్ష లేదా 500/-లు రూపాయలు జరిమానా లేదా రెండింటిని విధించవచ్చు.

2. సురక్షితంగా మోటారు వాహనాలు నడుపవలెను :

సెక్షన్ 184 ప్రకారం 6 నెలలు నుండి 2 సంవత్సరముల వరకు జైలు శిక్ష. 2000/- రూపాయల జరిమానా లేదా పై రెండింటినీ విధించవచ్చు.

3. బైక్‌లు నడిపేవారు హెల్మెట్ ధరించకపోతే :

సెక్షన్ 124 క్రింద ధరించని ప్రతిసారి రూ॥ 100/-లు జరిమానా విధించబడును.

4. సీటు బెల్టు ధరించకపోతే :

సెక్షన్ 137(3) క్రింద రూ॥ 100/-లు జరిమానా విధిస్తారు.

5. వాహనాలు నడిపేటప్పుడు సెల్‌ఫోన్ వినియోగిస్తే :

తప్పిదమునకు సెక్షన్ 21 క్రింద 6 నెలలు జైలు శిక్షల లేదా యాక్టు 184 ప్రకారం రూ॥ 1000/-లు చొప్పున జరిమానా విధించబడును.

6. మద్యపానం సేవిస్తూ డ్రైవింగ్ చేస్తే :

సెక్షన్ 185 ప్రకారం తప్పునకు 6 నెలలు జైలు శిక్ష లేదా రూ॥ 2000 జరిమానా లేదా రెండింటిని విధించవచ్చును.

7. కాలుష్యపూరిత వాహనాన్ని వినియోగిస్తే :

కొత్త వాహనాలు మినహా పొల్యూషన్ సర్టిఫికెట్ లేకపోతే సెక్షన్ 115 క్రింద తప్పునకు రూ॥ 1000/- జరిమానా విధించవచ్చును.

8. వాహనాలకు ఇన్సురెన్సు లేకపోతే :

సెక్షన్ RW 130/W177 ప్రకారం రూ॥ 1000/-లు జరిమానా లేక 3 నెలల జైలు శిక్ష విధించవచ్చును.

9. 18 సం॥ల లోపు మరియు అర్హత లేనివారు డ్రైవింగ్ చేస్తే :

సెక్షన్ 180, 181 ప్రకారం రూ॥ 500/- లు, రూ॥ 1000/-లు జరిమానా విధించవచ్చును.

10. వాహనాలకు రిజిస్ట్రేషన్ లేకపోతే :

సెక్షన్ 192 ప్రకారం మొదటిసారి రూ॥ 10,000/-లు, రెండవసారి అదే తప్పు చేస్తే రూ॥ 20,000లు విధించవచ్చును.

11. వేగంగా, ప్రమాదకరంగా వాహనాలు నడిపితే :

సెక్షన్లు 112, 183 ప్రకారం 6 నెలలకు జైలు శిక్ష విధించవచ్చు.

12. నిర్ణీత స్పీడును అధిగమిస్తే :

సెక్షన్లు 112, 183 ప్రకారం రూ॥ 1000/- జరిమానా విధిస్తారు. అదే తప్పు 2వసారి చేస్తే రూ॥ 2000/-ల జరిమాన.

13. వేగంగా, ఓవర్ టేకింగ్ చేస్తే :

సెక్షన్ (ఎ) ఆర్ఆర్ఆర్ ప్రకారం రూ॥ 100/- జరిమాన.

14. డ్రైవింగ్ చేస్తున్నప్పుడు సంగీతం పెట్టుకుంటే :

సెక్షన్ 102, 177 ప్రకారం రూ॥ 100/- జరిమాన.

15. సిగ్నలింగ్ వ్యవస్థను అతిక్రమిస్తే :

సెక్షన్ 119/177 ప్రకారం రూ॥ 100/- జరిమాన.

16. వాహనంలో సంబంధిత పత్రాలు లేకపోతే :

సెక్షన్ 130 (3) ప్రకారం రూ॥ 100/- జరిమానా.

17. వన్‌వే కు విరుద్ధంగా డ్రైవింగ్ చేస్తే :

సెక్షన్ 17(1) ప్రకారం రూ॥ 100/- జరిమాన.

18. మోటారు బైక్‌పై ముగ్గురు ప్రయాణం చేస్తే :

సెక్షన్ 128/177 M.V.R. ప్రకారం రూ॥ 100/- జరిమాన.

19. స్టాప్ లైన్ అతిక్రమిస్తే :

సెక్షన్ 113(1)177 M.V.R. ప్రకారం రూ॥ 100/- జరిమాన.

20. వాహనం యొక్క నంబరు ప్లేటు సరిగా లేనిచో :

C.M.V.R. 105(2), 177 M.V.R. ప్రకారం రూ॥ 100/- జరిమాన.

21. నిర్ధేశించిన ప్రాంతంలో కాకుండా పార్కింగ్ చేస్తే :

సెక్షన్ 177 ప్రకారం రూ॥ 100/- జరిమాన.

రోడ్డుప్రమాదం జరిగితే ప్రమాద తీవ్రతనుబట్టి కేసు నమోదు జరుగుతుంది.

ఈ ఘోర రోడ్డు ప్రమాదాలకు బాధ్యులు ఎవరు ?

రెండు వాహనాలు ఢీకొని ప్రమాదం చేస్తే ఇద్దరు డ్రైవర్ల లైసెన్సులు 6నెలలపాటు సస్పెండ్ చేస్తారు. ధర్యాప్తు తరువాత అసలు నేరస్తుని లైసెన్సు కొంతకాలం రద్దుచేసి రెండవ వారికి తిరిగి లైసెన్సును ఇస్తారు.

రోడ్డుప్రమాదాలలో చిన్న చిన్న గాయాలైతే సెక్షన్-337, పెద్ద పెద్ద గాయాలైతే సెక్షన్-338 ప్రకారం కేసులు నమోదు చేసి విచారణ తరువాత జరిమానాను విధిస్తారు.

రోడ్డు ప్రమాదంలో ప్రాణహాని (ప్రాణాలు కోల్పోతే) జరిగితే సెక్షన్-304(ఎ) ప్రకారం కేసు నమోదు చేస్తారు. ప్రమాదాలకు కారకుడైన వ్యక్తి లైసెన్సును ఐదు సంవత్సరాలపాటు రద్దు చేస్తారు. కోర్టులో కేసు పూర్వాపరాల పరిశీలన తరువాత నేరం ఋజువైతే ఆరునెలల నుండి మూడు సంవత్సరాల వరకు జైలుశిక్ష పడుతుంది.

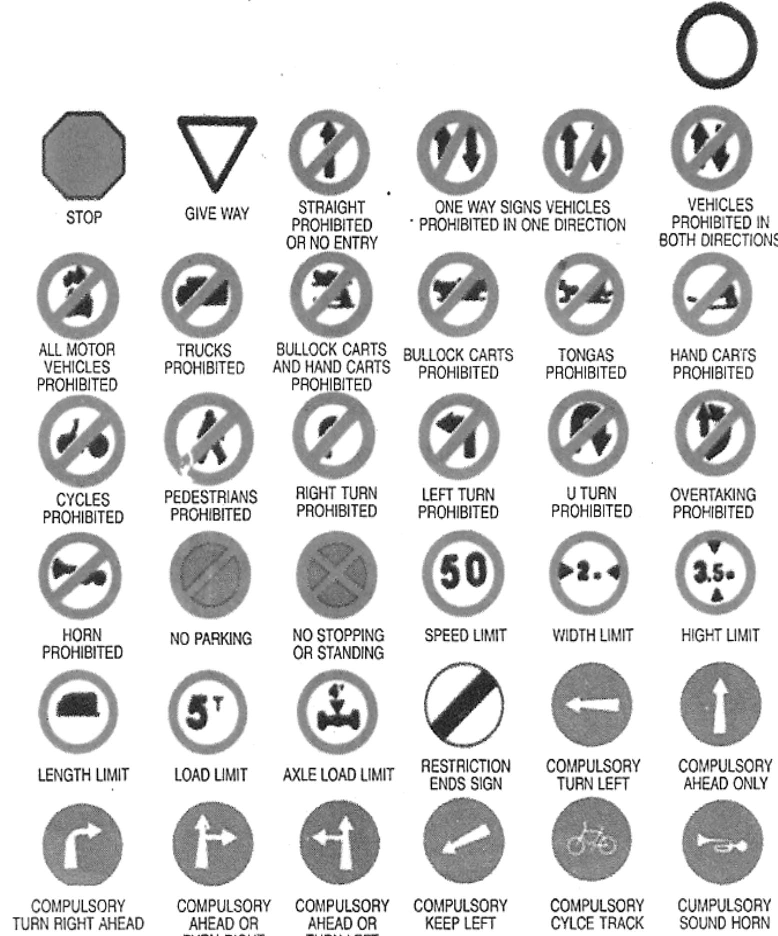
ట్రాఫిక్ సిగ్నల్స్

తప్పక పాటించవలసిన / నియంత్రించే సూచనలు

నిబంధనలను సూచించే గుర్తులు ఎక్కువగా గుండ్రంగా వుంటాయి.

MANDATORY/REGULATORY SIGNS

SIGNS GIVING ORDERS-MOSTLY CIRCULAR



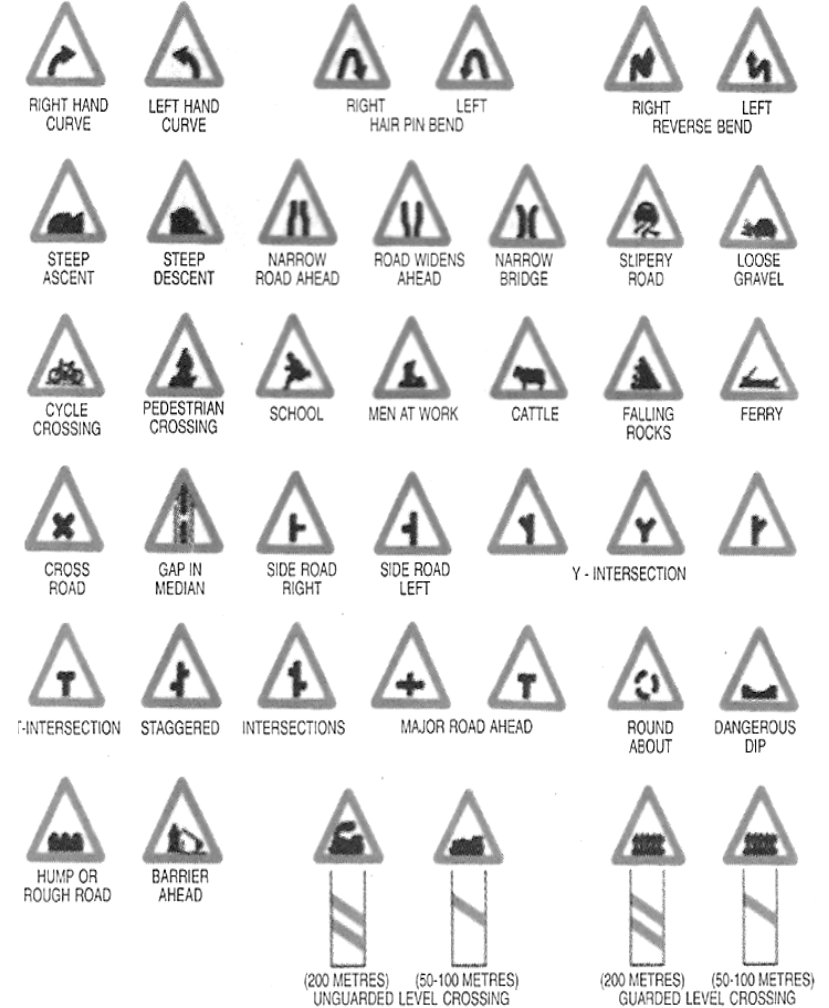
ముందు జాగ్రత్తలను / మందలింపులను సూచించే గుర్తులు

ఎక్కువగా త్రికోణ ఆకారంలో వుంటాయి



CAUTIONARY / WARNING SIGNS

MOSTLY TRIANGULAR

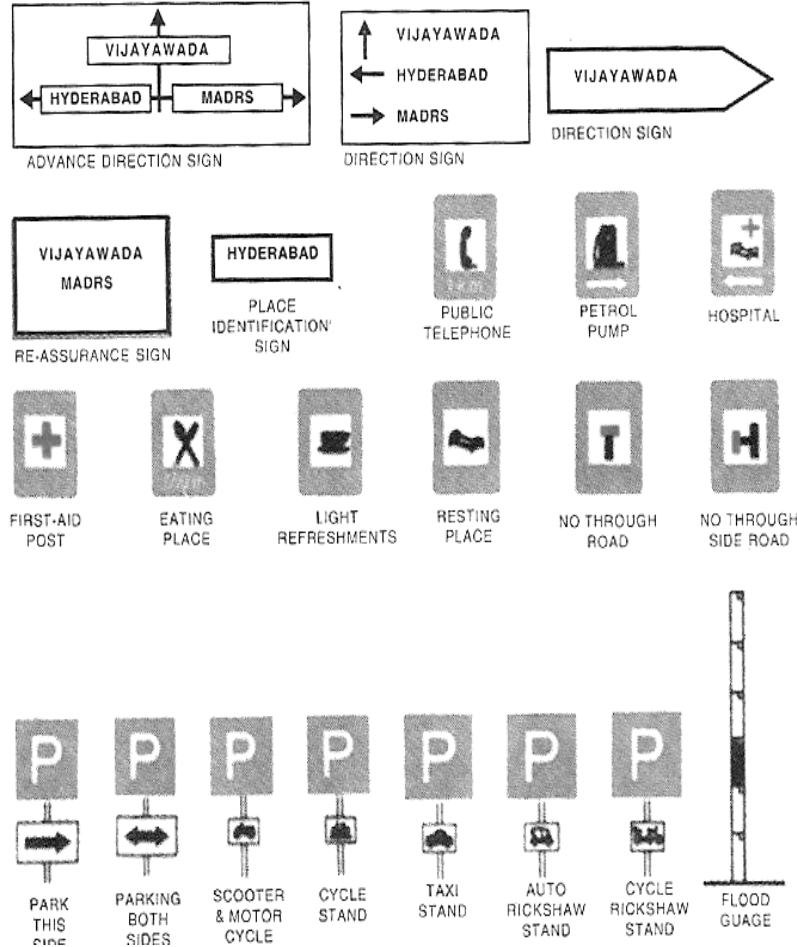


సమాచారాన్ని అందించే సూచనలు

ఎక్కువగా చతురస్రాకారంలో వుంటాయి.

INFORMATORY SIGNS

MOSTLY RECTANGULAR



యాక్సిడెంట్లకు పరిష్కారాలు

యాక్సిడెంట్ల మూలాలను అన్వేషించకుండా పై పై శిక్షలు ఇతర సాధనాలు సమస్యకు పరిష్కారం కావు.

1. వేగవంతమైన వాహనాలను తయారీలోనే నియంత్రించాలి :

వాహనాలను తయారు చేసే కంపెనీలు ఇతర కంపెనీలతో పోటీ తట్టుకుని నిలబడటం కోసం అధిక లాభాలను ఆర్జించడం కోసం టెక్నాలజీని అతిగా వినియోగించి చాలా వేగవంతమైన వాహనాలను తయారు చేస్తున్నారు. మానవహితంగాని టెక్నాలజీ ఏదైనా అతిగా వినియోగించకూడదు. వాహనాల వేగాలను పెంచేస్తున్నారు అంటున్నారు. అసలు వాహనంలో వేగం ఉంటేనే కదా పెంచేది. ఆ వేగాన్ని రాడార్‌గన్‌లతో నియంత్రించటం సాధ్యంకాదు. అది తయారీలోనే గవర్నమెంటు నిర్దేశించిన పరిమిత స్పీడులోనే వాహనాల తయారీ ఉండేలా ప్రభుత్వం చర్యలు తీసుకోవాలి. నేటియువత వేగవంతమైన బైక్‌లను నడుపుతూ హీరోల్లా ఫీలవుతూ, వేగమే ఒక థ్రిల్‌గా భావిస్తూ, ఊహించనిరీతిలో ప్రమాదాలు చేస్తూ ప్రాణాలు పోగొట్టుకుంటున్నారు. డిజైనింగ్ మరియు ఇతర సౌకర్యాలన్నీ వాహనంలో టెక్నాలజీకి అనుకూలంగా, ఆకర్షణగా ఉండవచ్చు. కాని వేగాన్ని మాత్రం తయారీలోనే నియంత్రించి భారతరోడ్ల పరిస్థితికి అనుకూలమైన వాహనాల విడుదలకు అనుమతిని ఇవ్వాలి. అప్పుడే ఈ యాక్సిడెంట్లు కొంతవరకు తగ్గే అవకాశం ఉంది. ఈ విషయాన్ని అందరూ గమనించి పరిమిత స్పీడులోనే వెళ్ళటం శ్రేయస్కరం.

2. లైసెన్సు ఇవ్వటానికి 10వ తరగతి తప్పనిసరిగా ఉండాలి :

నిర్ణీత విద్యార్హతలేకుండా డ్రైవింగ్‌నందు పరిపక్వతలేని వారికి లైసెన్సులు ఇస్తున్నారు. ట్రాఫిక్ సైన్‌బోర్డులు చదవలేనివారు, కనీసం సంతకం రానివారు డ్రైవర్లుగా ఉంటున్నారు. ఇప్పుడు 8వ తరగతి లైసెన్సు ఇవ్వటానికి అర్హతగా నిర్ణయించారు. ఈ రోజులలో దొంగ టీసీలు కోకొల్లలుగా పుట్టించే ప్రబుద్ధులు ఉన్నారు. చదువుకోకపోయినా ఫరవాలేదు డ్రైవర్లుగా బతికేయవచ్చు అనే ఆలోచన సాధారణవర్గాలలో ఉంది. 10వ తరగతి తప్పనిసరి అర్హతగా చట్టంచేయడం

వల్ల అక్షరాస్యత శాతం కూడా పెరుగుతుంది. కాబట్టి లైసెన్సు ఇవ్వటానికి 10వ తరగతి విద్యార్హతగా నిర్ణయించాలి. చదువు జీవితం యొక్క విలువలను నేర్పుతుంది.

3. డ్రైవింగ్ స్కూల్స్‌ను ఏర్పాటు చేయాలి :

ఇప్పుడు డ్రైవర్ల సామర్థ్యం లేకపోవడం వలనే నూటికి 80 శాతం రోడ్డు ప్రమాదాలు జరుగుతున్నాయని గణాంకాలు చెబుతున్నాయి. డ్రైవింగ్ సామర్థ్యం లేనివారు, ట్రాఫిక్ నియమాలు పూర్తిగా తెలియనివారు, డ్రైవర్లుగా చలామణి అవుతున్నారు. ప్రాథమికంగా లైసెన్సు ఇచ్చేటప్పుడు ఏవిధమైన శిక్షణ లేకుండానే నామమాత్రపు నియమాలతో లైసెన్సులు ఇస్తూ ఉన్నారు. ఏ వృత్తిలోనైనా సదరు వ్యక్తి ప్రవేశించాలంటే, దానికి ముందు తగిన శిక్షణ ఉంటుంది. ఉదాహరణకు : టీచర్స్, పోలీసులు, డాక్టర్లు, ఇంజనీర్లు, లాయర్లు రకరకాల టెక్నీషియన్లు శిక్షణ తరువాతే సదరు వృత్తిలోకి ప్రవేశిస్తారు. కాని ప్రజల ప్రాణాలతో ముడిపడి ఉన్న ఈ పబ్లిక్ వాహనాల డ్రైవర్లు సరైన శిక్షణ లేకుండానే రంగ ప్రవేశం చేస్తున్నారు. విపరీతమైన రోడ్డుప్రమాదాలను పెంచేస్తున్నారు. కావున ప్రభుత్వం వారు డ్రైవింగ్ స్కూల్స్‌ను ఏర్పాటు చేసి 10వ తరగతి ఆధారంగా చేసి శిక్షణ ఇచ్చిన తరువాత అర్హత పొందిన వారికి మాత్రమే లైసెన్సులు ఇవ్వాలి. శిక్షణ ఇవ్వటానికి MORAL VALUES, STRESS MANAGEMENT, TRAFFIC SIGNALS తో కూడిన పాఠ్యాంశాలు తయారు చేసి ప్రాక్టికల్‌గాను, థీరిటికల్ గాను శిక్షణ ఇవ్వాలి. అప్పుడే డ్రైవర్లలో సామర్థ్యం పెరిగి ప్రమాదాలు తగ్గుతాయి. రూమ్‌లో కూర్చుని చిన్న పిల్లలకు అ,ఆ,ఇ,ఈ లు నేర్పే టీచర్‌కి కూడా శిక్షణ తప్పనిసరైనప్పుడు జనసమూహంలో తిరిగి ప్రజల ప్రాణాలతో ముడిపడి ఉన్న ఈ వాహనాల డ్రైవర్లకు మాత్రం శిక్షణ విషయంలో ఎందుకు ఈ అలసత్వం. కాబట్టి ప్రభుత్వం తప్పనిసరిగా 10వ తరగతి విద్యార్హతగా నిర్ణయించి, డ్రైవింగ్‌స్కూల్‌లో శిక్షణ ఇచ్చి, అర్హతపొందిన తరువాతనే రవాణా వాహనాల డ్రైవర్లకు లైసెన్సులు జారీచెయ్యాలి. వ్యక్తిగత వాహనాలు నడుపుకునే వారికి కూడా ప్రత్యేక సమయం కేటాయించి వారికి తగిన రీతిలో డ్రైవింగ్ స్కూల్స్‌లోనే తప్పనిసరి శిక్షణ ఇచ్చిన తరువాతనే లైసెన్సులు ఇవ్వాలి. అప్పుడే ఈ ప్రమాదాలకు పరిష్కారం లభిస్తుంది.

చదువు వ్యక్తిలోని సంస్కారాన్ని పెంచితే, శిక్షణ వృత్తిలోని నైపుణ్యాన్ని పెంచుతుంది.

4. 30 సంవత్సరాలు నిండిన వారికే హెవీ లైసెన్సులు ఇవ్వాలి :

ఏ వ్యక్తి అయినా సదరు వృత్తిలో అనేక సంవత్సరాలు నైపుణ్యం పొందిన తరువాతే ప్రమోషన్ వస్తుంది. కాని అదే మన డ్రైవర్లు అయితే 20వ సంవత్సరాలు నిండేటప్పటికే హెవీలైసెన్సులు తీసుకోవడం, భారీవాహనాలను నడిపేయడం జరుగుతోంది. నేడు మార్కెట్‌లోకి 10,12,14,16,20 టైర్ల లారీలు, ట్రాలీలు వస్తున్నాయి. అటువంటి వాహనాలు నడపాలంటే బాగా అనుభవం కలిగినటువంటి డ్రైవర్ కావాలి. కాని మీసాలు కూడా సరిగారాని యువత భారీ వాహనాలను నడిపేస్తున్నారు. చిన్నపిల్లలు భారీవాహనాలు నడపకుండా చర్యలు తీసుకోవాలి. ఇది చాలా ప్రమాదకరమైనటువంటి అంశం. దీనిని వెంటనే ప్రభుత్వం వారు గుర్తించి 30సం॥లు దాటిన వారికే భారీ వాహనాలు నడపటానికి అనుమతి ఇస్తే ప్రమాదాలు చాలావరకు తగ్గుతాయి.

5. రోడ్ల వ్యవస్థను మెరుగుపర్చాలి :

రోడ్ల వ్యవస్థ సరిగా లేనందువల్లనే ప్రమాదాలు ఎక్కువగా జరుగుతున్నాయి అంటున్నారు. మనదేశపు రోడ్లకు ఇప్పుడు తయారయ్యే స్పీడు వాహనాలకు పొంతన లేదు. జనసమూహంతో నిండి ఉండే చాలీచాలని రోడ్లు, ఎప్పుడు ఆక్రమణలకు గురై కుచించుకుపోయి ప్రమాదాలకు నిలయాలుగా మారుతున్నాయి. మహానగరాలలో తప్పితే రోడ్లవ్యవస్థ రద్దీకి సరిపడాలేదు. రోడ్లపై ఎక్కడా ట్రాఫిక్‌సిగ్నల్స్ ఉండవు. లైటింగ్‌వ్యవస్థ ఉండదు. ఇప్పుడు జరుగుతున్న ప్రమాదాలను దృష్టిలో పెట్టుకుని వెంటనే ప్రభుత్వంవారు రోడ్ల వ్యవస్థను మెరుగుపర్చాలి.

6. వేరువేరు సమయాలను నిర్ణయించాలి :

స్కూళ్ళు, కాలేజీలు, ఆఫీసులు, ఇతర వ్యాపారసంస్థలు అన్నింటికీ ఒకటే సమయం కావడం వలన రోడ్లమీద రద్దీ విపరీతంగా పెరిగిపోతుంది. రవాణరద్దీని తగ్గించటానికి మహానగరాలలోనే కాకుండా అన్నిచోట్ల విద్యా సంస్థలకు, కార్యాలయాలకు వేర్వేరు సమయాలను నిర్ణయించాలి. నేడు వాహనాలు రహదారిపై

ఎంత వేగంగా వెళ్తున్నాయో జనసమ్మర్థం ఉన్న ప్రాంతాలలో కూడా అంతే వేగంగా నడుపుతున్నారు. నార్త్ ఇండియా తరహాలో స్కూల్స్‌కు వేరే సమయం కేటాయించటం శ్రేయస్కరం. ఈ మధ్య జరుగుచున్న స్కూల్ పిల్లల ప్రమాదాలను ఈవిధంగా నివారించవచ్చు.

7. కఠినమైన రవాణ చట్టాన్ని అమలు చేయాలి :

చట్టం పెద్దవారికి చుట్టంగా తయారైంది. రోడ్డు ప్రమాదాలలో చెదురు మదురుగా ట్రాన్స్‌పోర్టు వాహనాల డ్రైవర్లకు మాత్రమే చిన్నచిన్న శిక్షలు పడుతున్నాయి. డబ్బున్న ప్రైవేటు వాహనాల ఆసాములు ఎన్ని ప్రమాదాలు చేస్తున్నా ధనబలంతో తప్పించుకుంటున్నారు. అందుకే స్వంతవాహనాలైన కార్లు, బైక్‌లు నడిపేవారి వేగానికి హద్దే లేకుండా పోతుంది. చట్టం దృష్టిలో అందరూ ఒక్కటే కావాలి. కఠినమైన రవాణ చట్టాన్ని అమలు చేసినప్పుడే ప్రమాదాలు కొంతవరకు తగ్గుతాయి.

8. జల, రైల్వే రవాణాలను పెంచాలి :

జల, రైల్వే రవాణాలను విస్తృతం చేసే విధంగా చర్యలు తీసుకొని రోడ్డు రవాణాను తగ్గించాలి. నేడు వేల కిలోమీటర్ల దూరం కూడా రోడ్డుమార్గం ద్వారా సరుకులు చేరవేస్తున్నారు. కొన్ని వందల లారీల సరుకును ఒక్క గూడ్స్‌రైలు చేరవేయగల్గుతుంది. విదేశాలకే కాకుండా ఇతరరాష్ట్రాలకు కూడా జలరవాణా ఏర్పాటు చేస్తే కాలుష్యం తగ్గి వాతావరణం కూడా పరిరక్షించబడుతుంది.

9. నిరంతర అవగాహనా కార్యక్రమాలు :

నేడు రోడ్డు ప్రమాదాలు విపరీతంగా పెరిగిపోతున్నాయి కాబట్టి ప్రజలను చైతన్య పరచటానికి నిత్యం అవగాహన కార్యక్రమాలు, ప్రజలను చైతన్య పరిచే కార్యక్రమాలను చేపట్టాలి. ఇది ఎయిడ్స్ కంటే భయంకరమైనది. ఎయిడ్స్ తరహాలోనే ప్రమాదాలను నివారించటానికి ప్రచార కార్యక్రమాలు ప్రభుత్వం మరియు స్వచ్ఛంద సంస్థలు చేపడితే బాగుంటుంది.

10. యాక్సిడెంట్ల సహాయ నిధిని ఏర్పాటు చేయ్యాలి :

ప్రభుత్వానికి వివిధ రూపాలలో టాక్స్ రూపేణా ప్రజల నుండి వేలాది కోట్ల రూపాయలు ప్రతి సంవత్సరం జమ అవుతున్నాయి. అదే ప్రజలకు రోడ్డు ప్రమాదం జరిగితే వైద్యం చేయించుకోలేక అల్లాడి పోతున్న వారు ఎందరో...? అనుకోని రీతిలో ప్రాణాలు పోతే వారికి దహన సంస్కారాలు చేయ్యలేని స్థితిలో పేద ప్రజలు ఉంటున్నారు. వీరికి ఇన్సురెన్స్‌లు ఎప్పుడు వస్తాయి. వీరి బాధలు ఎప్పుడు తీరతాయి ?

కాబట్టి రోడ్డుప్రమాద బాధితుల సహాయార్థం ప్రభుత్వం ఒక ప్రత్యేక నిధిని కేటాయించాలి. రహదారులపై విధించే పన్నులలో కొంత భాగాన్ని ఈ నిధికి జమ చేయ్యాలి. ఆ నిధి నుండి బాధితులకు తక్షణ సహాయాన్ని అందిస్తే ఆయా కుటుంబాలకు ఆలంబనగా ఉంటుంది. ఎయిడ్స్, పోలియో వంటి ఇతర జబ్బులవల్ల సమస్యలు కొన్నిసంవత్సరాల తరువాత వస్తాయి. కానీ రోడ్డు ప్రమాదాలు క్షణాల్లో జీవితాలను కబళించేసి ఆయా కుటుంబాలను దిక్కులేనివారిగా చేసి శోకసముద్రంలో ముంచేస్తున్నాయి. చనిపోయిన వ్యక్తిని ఎలాగు తిరిగి తీసుకురాలేం. కనీసం బ్రతికి వున్నవారికైనా శోకంతో, ఆకలితో అలమటించి మరణించకుండా కొంత సహాయం అవసరం. కనుక యాక్సిడెంట్ల సహాయనిధిని ప్రభుత్వం వారు ఏర్పాటు చేసి ఆ కుటుంబాలకు కొంత ఆసరాను అందించాలని కోరుకుందాం.

పైవన్నీ సాధ్యాలేనా అనేవారు లేకపోలేదు. మనిషికి అసాధ్యాలు రెండే. సృష్టి రహస్యాన్ని ఛేదించటం, చనిపోయిన వ్యక్తికి తిరిగి ప్రాణం పోయడం.

ఈ పుస్తకంపై సలహాలు

ప్రజలను ప్రమాదాల ఎడల అప్రమత్త పరిచేందుకు నాకు నా బాధతో తట్టిన, ఆలోచనలతో ఈ పుస్తకం రూపుదిద్దటం జరిగింది. నా ఆవేదన అర్థంచేసుకొని జాగ్రత్తలు పాటిస్తే నా జన్మధన్యం అవుతుంది.

ఈ పుస్తకం చదివిన వారందరూ మీ అమూల్యమైన సలహాలను తెలియజేస్తే రెండవ ముద్రణలో ప్రచురించటానికి ప్రయత్నిస్తాను. మీరుకూడా ఈ సమస్య ఎడల స్పందించి యువతను ప్రజలను చైతన్య పరుస్తారని ఆశిస్తున్నాను. మీ సలహాలను ఈ క్రింది ఫోన్ నెంబర్‌కుగాని, అడ్రస్‌కు గాని తెలియజేయండి.

సిహెచ్. విమల,
సుధీక్షణ్ ఫౌండేషన్,
డోర్ నెం. 2-35, కంకిపాడు, కృష్ణాజిల్లా, ఆంధ్రప్రదేశ్
సెల్ నెం.99083 44333

సుధీక్షణ్ ఫౌండేషన్ ద్వారా ప్రస్తుతం నిర్వహిస్తున్న కార్యక్రమాలు :

1. అవేర్‌నెస్ మీటింగ్స్. సెమినార్స్, హైస్కూల్ మరియు కాలేజ్ విద్యార్థులకు ప్రత్యేక కార్యక్రమాలు.
2. ప్రమాదాలలో కాళ్ళు కోల్పోయిన వారికి ఉచితంగా కృత్రిమ అవయవాలు దానం.
3. ప్రమాదంలో ఉన్నవారిని ఆదుకోవడం కోసం రక్తదాన శిబిరాలను నిర్వహించడం.
4. ప్రమాదాల యెడల అందరిని అప్రమత్తం చేస్తూ లక్షలాది కరపత్రాల పంపిణీ.
5. ప్రమాదాలలో తల్లిని గాని, తండ్రిని గాని కోల్పోయిన పిల్లలకు చదువు నిమిత్తము సహాయాన్ని అందించటం.
6. ప్రమాదాలలో గాయపడిన వారికి వైద్య సహాయాన్ని అందించుట.

ప్రజలకు విజ్ఞప్తి

ఈ పుస్తకం మీరిప్పటికే కూలంకుషంగా చదివి ఉంటారు. ఇందులోని అంశాలు నేను అనుభవించి, నా హృదయావేదనతో వ్రాసినవి. నా ఆవేదనను, ఆర్తిని సహృదయంతో స్వీకరించి, నా క్షోభను గుర్తించి, ఆయా అంశాలపట్ల స్పందించి అందరకూ మార్గదర్శకులవుతారని ఆశిస్తాను. ఈ అంశాలపై మీరు కూడా సమగ్రంగా ఆలోచించి, వీటన్నింటికీ విస్తృత ప్రచారం కల్పించి, ప్రజలందరిలోను అవగాహన పెంపొందిస్తారని తలుస్తాను.

ఈ పుస్తకంలో పేర్కొన్న సంఘటనలన్నీ పత్రికలలో వచ్చిన వార్తలే, అభూతకల్పనలు కావు. ఎన్ని ప్రమాదాలు జరిగినా – బాధితుల తల్లిదండ్రులు కాని, సోదరులు కాని, బంధువులు కాని ఆ కాస్తసేపు దుఃఖించి మరిచిపోతున్నారు. అంతేగాని అటువంటి ప్రమాదాలు భవిష్యత్తులో జరగకుండా, ఎవరూ కూడా ఇటువంటి వాటిలో చిక్కుకోకుండా ఏమి జాగ్రత్తలు చెప్పాలి, ఎలా ప్రచారం చేయాలి అన్న అంశాల్ని వదిలేస్తున్నారు. సాధారణంగా అందరూ చెప్పే సాకు ఏమిటంటే మనంచెబితే ఎవరు వింటారు ? అని.

కాని అలా వదిలేయకుండా విస్తృత ప్రచారం చేస్తే భవిష్యత్ ప్రమాదాలు నివారించగలమని ఆత్మవిశ్వాసం కలిగించాలి. వేయి మైళ్ళ ప్రయాణమైనా మొదటి అడుగుతోనే ప్రారంభమవుతుంది. ఈ ఒక్క అంశం మనసులో ఉంచుకునే వారు కూడా ఈ మహోద్యమంలో పాలుపంచుకోవచ్చు.

మీ సలహాలు, సూచనలకు ఎల్లప్పుడూ స్వాగతం. మీ స్పందనకై ఎదురు చూస్తూ....

– రచయిత్రి

రచయిత్రి గురించి



శ్రీమతి చిగురుపాటి విమల గారు తూర్పుగోదావరిజిల్లాలోని రామచంద్రపురం మండలం, ఉండూరు గ్రామంలో మధ్యతరగతి వ్యవసాయ కుటుంబంలో రెండవ సంతానంగా జన్మించారు. వీరు ఎమ్.ఎ. పట్టభద్రులు. వివాహరీత్యా కంకిపాడులో స్థిరపడిన వీరు ఆక్స్‌ఫర్డ్ క్రియేటివిటీ స్కూలును నడుపుతూ అనేక వేలమందికి విద్యాదానం చేశారు. జీవితంలో అనేక ఒడిదుడుకులు ఎదుర్కొన్న శ్రీమతి విమల గారు తన కుమార్తె, కుమారుని తన స్కూల్‌లోనే చదివించుకుంటూ పెంచి పెద్ద చేశారు. కుమార్తె ఎమ్.సి.ఎ.చేస్తుంది. కుమారుడు కంప్యూటర్‌లో పట్టభద్రుడై ఉన్నత విద్యలో చేరడానికి తయారవుతుండగా కోచింగ్‌కు వెళ్తూ రోడ్డుప్రమాదంలో అసువులుబాసాడు. ఈ సంఘటన ఆమె జీవితాన్ని కకావికలు చేసినా ఒక దృఢ నిర్ణయానికి దారితీసింది. దాని ఫలితమే సుధీక్షణ్ ఫౌండేషన్.

పుత్ర శోకంలో మునిగి కూడా, ఈ దుస్థితి మరే తల్లికి రాకూడదని శ్రీమతి విమల గారు తను స్థాపించిన ఫౌండేషన్ ద్వారా ప్రజలలో, ముఖ్యంగా యువతలో రోడ్డు ప్రమాదాల యెడల చైతన్యం తీసుకురావడానికి అవిరళ కృషి చేస్తున్నారు. ఈ కార్యక్రమాన్ని మరింత ముందుకు తీసుకువెళ్ళడానికి, ప్రజలను మరింత చైతన్యవంతులను చేయడానికీ అందరూ ముందుకు రావాలి.

విరాళాలు

ఇంత వరకు నిర్వహించే కార్యక్రమాలన్నీ ఫౌండేషన్ స్థాపకురాలు సిహెచ్. విమల గారు సొంతఖర్చులతోనే నిర్వహించటం జరుగుతోంది. ఇక నుండి కార్యక్రమాలను మరింత విస్తృతపరచాలని, అందుకు దాతలు కూడా ముందుకు రావాలని కోరుకుంటున్నాము. సహృదయం కలిగిన వారు, ఆప్తులను ఆదుకునేందుకు మీ సహాయాన్ని ఈ క్రింది అడ్రస్‌కు ఇవ్వండి.

సహాయం ఇచ్చిన వారికి ఇన్‌కంటాక్స్ U/s 80(G) మరియు 12(A) ప్రకారం ఆదాయపు పన్ను మినహాయింపు గలదు.

SUDHEEKSHAN FOUNDATION
Axis (U.T.I.) Bank A/c No. 069010100246576
Ring Road, Vijayawada.

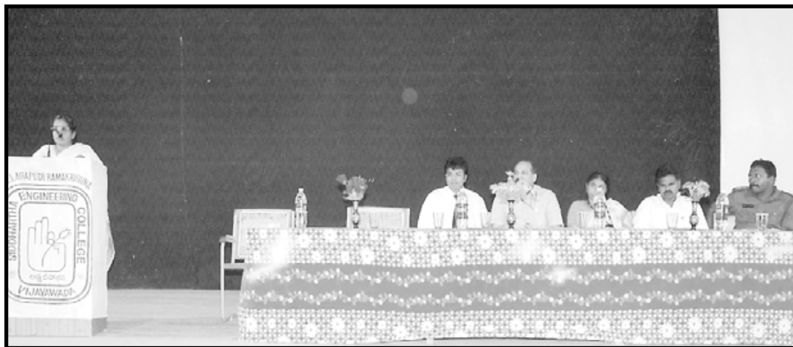
సర్వేజనాః సుఖినోభవన్తు



8-1-2007 సుధీక్షణ్ ఫౌండేషన్ ప్రారంభోత్సవంలో జ్యోతి ప్రజ్వలన కార్యక్రమం

8-1-2007 సుధీక్షణ్ ఫౌండేషన్ ప్రారంభోత్సవానికి హాజరైన ఎన్.టి.ఆర్. హెల్త్ యూనివర్శిటీ రిజిస్ట్రార్, కృష్ణాజిల్లా డిప్యూటీ ట్రాన్స్‌పోర్టు కమీషనర్ మరియు ఇతర ప్రముఖులు





28-1-2007న కానూరు ఇంజనీరింగ్ కాలేజిలో నిర్వహించిన మొట్టమొదటి అవేర్‌నెస్ ప్రోగ్రాం



28-1-2007న అవేర్‌నెస్ ప్రోగ్రామ్‌కు హాజరైన ఇంజనీరింగ్ విద్యార్థులు



28-1-2007న అవేర్‌నెస్ ప్రోగ్రామ్‌కు హాజరైన ఇంజనీరింగ్ విద్యార్థినులు



12-2-2007న సుధీక్షణ్ ఫౌండేషన్ వారిచే నిర్వహించిన గేమ్స్ & స్పోర్ట్స్ ప్రారంభ కార్యక్రమం



12-2-2007న ఆటలలో గెలుపొందిన విద్యార్థులకు బహుమతులు ప్రదానంచేస్తున్న కృష్ణాజిల్లా డి.ఎస్.డి.ఒ. తదితరులు

15-4-2007 నుండి 25-5-2007 వరకు కృష్ణాజిల్లా పారిశ్రామిక ఎగ్జిబిషన్‌లో సుధీక్షణ్ ఫౌండేషన్ వారు ఏర్పాటుచేసిన ప్రమాద సంఘటనల ఫొటోలతో కూడిన ప్రత్యేక ప్రదర్శన స్టాల్





18-8-2007న ప్రమాదాలలో కాళ్ళు కోల్పోయిన వారికి కృష్ణాజిల్లా కలెక్టర్ శ్రీ నవీన్ మిట్టల్ గారిచే కృత్రిమ అవయవ ప్రదానం



18-8-2007న ఇండియన్ రెడ్‌క్రాస్ వారి సహకారంతో సుధీక్షణ్ ఫౌండేషన్ వారు ఏర్పాటు చేసిన రక్త, నేత్రదాన శిబిర ప్రారంభము

3-11-2007న విజయవాడలోని బెంజిసర్కిల్ దగ్గర ఏర్పాటు చేసిన రోడ్డుప్రమాదాల అవేర్‌నెస్ మరియు విద్యార్థులచే రోడ్ షో కార్యక్రమం





3-11-2007న రోడ్ షో నిర్వహిస్తున్న కాలేజి విద్యార్థినీ విద్యార్థులు.



2007 మే నెలలో విజయవాడలోని పారిశ్రామిక ఎగ్జిబిషన్‌లో ఘంటశాల వెంకటేశ్వరరావు కళావేదిక ద్వారా సందర్శకులకు నిర్వహించిన ప్రమాదాల అవగాహనా కార్యక్రమం

2007 సంవత్సరం జూన్ నెలలో వాకర్స్ క్లబ్ సభ్యులతో నిర్వహించిన ప్రమాదాల అవగాహన కార్యక్రమము





2007 సంవత్సరం జులై నెలలో మహిళా ఉద్యోగినులకు నిర్వహించిన రోడ్డు ప్రమాదాల అవగాహనా కార్యక్రమం

ఈ ఘోర రోడ్డు ప్రమాదాలకు బాధ్యులు ఎవరు ?



నవంబర్, **2007** న డ్రైవింగ్ శిక్షణ పొందిన అభ్యర్థులకు జాగ్రత్తలు తెలియజేయుచున్న కార్యక్రమం

2007 నవంబర్‌లో రోడ్డు ప్రమాదాల అవగాహనా ర్యాలీ నిర్వహించిన సందర్భంలో ట్రాఫిక్ రూల్స్‌ను పాటిస్తామని శపథం చేయుచున్న ఎన్.సి.సి. విద్యార్థులు.





2007 డిశంబర్ మొదటి వారంలో స్కూల్ విద్యార్థులకు ట్రాఫిక్ రూల్స్‌పై అవగాహన కల్పిస్తూ నిర్వహించిన కార్యక్రమం